

2021 #2

**TEST: ID.4 och landsbygd
– en perfekt kombination**

Familjen Hedgården bor utanför Leksand och kör ID.4 – och ID.3 – till vardags. Batteripanik? Nej, en laddning i veckan räcker.

**Företagen kör eldrivet
och sparar stora summor**

Bytet till laddbara tjänstefordon för Elektrikern och Holmsund Property gynnar både närmiljön och plånboken.

**TEST: Instagramprofilen
hittar favorittransporten**

Biker.stories/Malin Kullberg är roadracingstjärnan som provkör Crafter, Caddy och Transporter till tävlingsbanan.

Volkswagen Magasin

INSPIRATION FÖR DITT MOBILA LIV



Tusse

"Det här är min historia
– ingen snyfthistoria"



DRÖMKÖK BYGGT
PÅ KVALITET OCH
TRADITION



LIDHULTS
www.lidhults.se



Volkswagenkortet Visa.

Poäng på allt. Drivmedel till exempel.

Ett kort med många fördelar för dig och din Volkswagen. Du får bland annat poäng på alla inköp oavsett var du handlar. Kortet har ingen årsavgift och en kostnadsfri reseförsäkring. Du har även möjlighet att dela upp betalningen på 12 månader utan ränta och avgifter hos din Volkswagenåterförsäljare.



Läs mer på volkswagenkortet.se eller SMSa Volk till 71 120 för att ansöka direkt i mobilen. Signera med mobilt BankID.

Med Volkswagenkortet Visa kan du dela upp ditt köp hos din Volkswagenåterförsäljare på 12 mån utan ränta eller avgift för krediten vilket ger en effektiv ränta på 0,0% (2020-01-27). Den genomsnittliga månadskostnaden är 834 kr och totalt återbetalningsbelopp är 10 000 kr vid en skuld på 10 000 kr. Volkswagenkortet Visa är en löpande kontokredit med ränte- och avgiftsfri inköpsmånad. Om du väljer att delbetala ditt köp utanför din Volkswagenåterförsäljare eller om du frångår din delbetalningsplan för köpet tillkommer f.n 17,40% rörlig ränta och avavgift om 25 kr/mån. Detta ger ett månadsbelopp på 923 kr, ett totalt återbetalningsbelopp på 11 081 kr och en effektiv ränta på 21,27 % vid en skuld på 10 000 kr i 12 månader. Samtliga räntor per 2020-01-27. Kreditgivare är Ikano Bank AB (publ), orgnr 516406-0922. Poäng utgår inte vid betalningar genom tjänsten Betalo eller kontantuttag.

Gör ditt bilärende
enkelt, tryggt och
mer förmånligt.



KÖR SÄKERT MED PIRELLI TYRE LIFE



REGISTRERA DIN DÄCKSKYDDSGARANTI IDAG

- Nytt däck vid oavsiktlig skada
- Kostnadsfri vägassistans 365 dagar om året
- Hyrbil, hemresa eller hotell om däckskifte ej kan ske samma dag



För villkor och registrering*, läs mer på www.pirelli.se eller scanna QR-koden för att hamna direkt på Tyre Life sidan.

* Registrera din garanti senast 30 dagar efter inköp



BÄST I
TEST
Teknikens
Värld

**BEMÄSTRA ISIGT
UNDERLAG MED
TESTVINNAREN
PIRELLI ICE ZERO 2**

PIRELLI

POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

Innehåll



Tusse
fotograferad av
Christopher Hunt.



012

Livet på landet alldeles underbart med elbil

Familjen Hedgården i Dalarna har både en ID.4 och en ID.3 och tycker att det är just på landsbygden som elbilen kommer till sin rätt.



022

Roadracingstjärnan provkör transportbilar

Malin Kullberg, eller biker.stories som hon heter på Instagram, vet vad hon behöver av en transportbil. Här testar hon Crafter, Caddy och Transporter.

Inspiration



038

Tusse i två samtal om musiken, bilen och resan

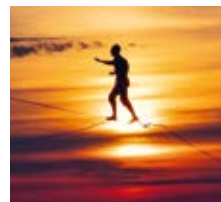
Melodifestivalvinnaren, sommarprataren, bilälskaren Tusse berättar om folkets kärlek, pressen inför Eurovisionfinalen och känslorna för sin Tiguan laddhybrid.

048

Sebastian Samuelsson fortsätter säga sanningen

Han siktar på guld vid OS i Kina, men han tror inte spelen kommer vara fria från dopning. Tyvärr. "Det finns väl ingen som vill tävla mot fuskare?"

600 meter
upp i luften.
Mellan två
berg, på en
lina.
054



”Jag behandlar min bil som en förlängning av mig själv i både arbetet och hemma på gården. Jag gillar att pimpa den.” 083

Innovation

058

PostNord är störst – och vill vara främst och först

Helt fossilfria 2030. Det är inget lätt mål för en logistikaktör av PostNords kaliber, men hållbarhetschef Sofia Leffler Moberg tror det är fullt möjligt.



076

Så blir framtidens stad om barnen får bestämma

Slingrande ormvägar med självlysande hjärtan runtom, trekantiga bilar, godgröna gator som växer när de vattnas. Framtidspanelen har många bra idéer!

Interaktion



088

Så kör du säkert i halt väglag – även med en elbil

Halkbanan Stora Holm har satsat på ID.3 som sin testbil. ”Med 200 elever per vecka behövs en tålig bil som är superenkel att förstå.”



092

Per-Inge Mattson älskar sina glädjespridare

Förutom de härliga bilarna så är det Volkswagengemenskapen han verkligen lärt sig att uppskatta. ”Det har varit och är folkets bil.”

Bilen är en del av lösningen



Transportbilar



ETT SAMHÄLLE UTAN bilar – hur skulle det se ut? Förmodligen väldigt annorlunda mot det vi är vana vid. För de allra flesta spelar bilen en avgörande roll när det gäller att få ihop det så kallade livspusslet. De möjligheter som bilen ger oss är svåra att ersätta med något annat. Vare sig det handlar om resor till jobb och aktiviteter eller transporter av olika slag, så finns bilen där som den mest flexibla lösningen.

Det har visat sig ännu tydligare under coronapandemin, där bilen erbjudit transporter med minskad risk för att utsätta sig själv och andra för smitta. Bilen har också varit en möjliggörare för en aktiv fritid eller semester i när miljön.

För många människor finns förstås andra fungerande möjligheter att förflytta sig. Att cykla är tveklöst bra, både för miljö och hälsa. Att åka kollektivt fungerar där det finns goda sådana förbindelser.

Men det ena kan inte ersätta det andra. Cykeln har sina begränsningar. Ingen kollektivtrafik i världen kan fylla samma transportbehov som bilen gör. Att förflytta sig – eller beställda varor – från dörr till dörr vid den tid man själv önskar, är en svårlöst utmaning utan bil. I de allra flesta fall.

IBLAND TALAR MAN om att bilen behövs i glesbygd men inte i städerna. Men det räcker med att komma utanför tullarna i Stockholm för att inse vilken betydelse bilen har för många när det gäller att kunna lösa sina dagliga transportbehov.

Vi tror alltså att ett framtida samhälle kommer att ha ett fortsatt stort behov av såväl person- som transportbilar. Men kommer detta samhälle se likadant ut som i dag?

Svaret på den frågan är med största sannolikhet nej. Vi vet alla vilka utmaningar vi står inför när det gäller att minska vår klimatpåverkan. Många sektorer i samhället är en del i detta – däribland transportsektorn. Det är därför en omställning mot elektrifiering är så viktig. Vi i bilbranschen befinner oss just nu i den största förändringen i vår historia. Volkswagen-koncernens strategi NEW AUTO tar sikte på att ställa om vårt företag till att på sikt bli helt elektrifierat – och det på ett hållbart sätt, med CO₂-neutralitet i alla led.

FÖR ATT LYCKAS med den här omställningen är det av största vikt att hela samhället går i samma riktning. Utbyggd laddinfrastruktur i såväl städer som längs våra vägar är avgörande. EU:s ”Fit for 55”-program, med kraftigt minskade utsläpp som mål, ställer krav på varje medlemsland att satsa på just detta och vi ser fram emot tydliga planer från våra politiker när det gäller hur Sverige ska anta denna utmaning.

Vi är övertygade om att den här omställningen är helt nödvändig. På samma sätt är vi övertygade om att bilen har en mycket stor roll att spela i den. Bilen ska vara en del av lösningen och inte en del av problemet. ☺



Helmut Löb,
Chef Volkswagen
Transportbilar



Sten Forsberg,
Chef Volkswagen
Personbilar

Volkswagen Magasin ges ut av Volkswagen Group Sverige AB, Volkswagen Transportbilar och Personbilar, 151 88 Södertälje


Kontakt

Telefon: 08-553 865 00
kundservice@volkswagen.se
magasin@volkswagen.se

Ansvarig utgivare

Marcus Thomasfolk

Produktion

OTW, otw.se 
Birger Jarlsgatan 61, Stockholm

Redaktion

Chefredaktör och creative:
Malin Lundberg Aguilera
Ansvarig redaktör: Petter Jennervall
Art director: Lars Eriksson
Webbredaktör: Ellen Forsberg
Redaktionsråd: Marcus Thomasfolk,
Magnus Bertilsson, Maria Johnsson,
Alexander Dahlin, Sara Brunfelter
Repro: Jens Jörgensen

Annonsbokning

Elite Media, Michael Wallén,
08-400 209 80,
michael@elite-media.se

Tryck

PunaMusta, Finland

ISSN: 0284-7582

Kundportalen

Vi på Volkswagen Group Sverige tror på öppenhet och tydlighet. Därför kan du i vår kundportal enkelt se vilka uppgifter vi har om dig. Här har du även möjlighet att bestämma vilken kommunikation du vill ha av oss, i vilken kanal och om du vill avsluta din prenumeration på Volkswagen Magasin. Loggar in gör du med Bank-Id eller Kund-Id på: minauppgifter.vwgroup.se/login

Adressändring

Postens blankett för flyttanmälan när automatiskt Volkswagen Magasins register via bilregistret.

Distribution

Volkswagen Magasin distribueras till dig som äger eller kör en Volkswagen person- eller transportbil, som är fem år och yngre. För insänt, ej beställt material, ansvaras ej.

Redaktionen reserverar sig för att bilar och annat som visas i tidningen kan ha utrustning utöver standard. Uppgifter om utrustning, priser med mera kan även ha ändrats efter det att magasinet tryckts.



Källsortering. Elbil. Men fortfarande gammal kamin?

Det finns mycket du kan göra för miljön. Till exempel att byta ut din gamla kamin mot en ny från Contura, med upp till 80 % renare förbränning. Vilken deal, för både dig och miljön!



80%

Med en modern, effektiv och energimärkt kamin kan **miljöutsläppen minska med 50-80% jämfört med en äldre modell.**
Källa: Energimyndigheten (2016)

Scanna koden för att placera kaminen i ditt hem.



Elbilsliv på landet: "Vi laddar bara bilarna en gång i veckan"

I EN TID då allt fler vill minska sitt koldioxidavtryck genom hållbara val ökar elbilsförsäljningen stadigt. I städer, där det finns fler laddmöjligheter, passar en elbil ypperligt. Men hur är det för en aktiv trebarnsfamilj på landet? Tillgodoser en elbil familjens behov? Kan den dra släp? Går verkligen hela familjen, inklusive all packning, in i bilen?

För att ta reda på det besökte vi en familj som bor i Dalarna och definitivt kör och åker elbil mer än de flesta.

Färden dit sker i en ID.4 och när destinationen till familjens gård utanför Leksand knappas in visar navigationen att det rör sig om 259 kilometer. Eftersom bilen inte är fulladdad planeras automatiskt ett stopp för att ladda bilen längs vägen. Det smidiga stoppet sker vid Ikea i Borlänge, perfekt i tid även för matpaus.

Turen i ID.4 är väldigt behaglig och som förare har man god uppsikt runt om bilen. I nederkanten av framrutan sitter ID. Light, en dynamisk ljusslinga som förhöjer körupplevelsen genom visuell kommunikation. En trevlig liten välkomstblinkning visas när bilen startas. När det är dags att svänga ger ID. Light ifrån sig en pulserande blå linje åt det håll vi ska, om en rutt är aktiverad i navigatören. Effektfullt visas också en röd färg som varning om bilen framför kommer för nära och den automatiska bromsen aktiveras.

Dessutom bekräftar ID. Light att laddningen har startat genom att ge ifrån sig ett grönt ljus.

FAMILJEN HEDGÅRDEN SOM vi ska prata elbilsliv med består av Linn, Magnus och deras tre barn. Dottern Ingrid fyller snart åtta och sönerna Edward och Walter är tio respektive tolv år gamla. Alla barnen spelar fotboll, vilket gör att det blir en del skjutsande till träningar.

Magnus jobbar på det lokala elnätsbolaget där ett nytt personalbilsupplägg gav honom möjlighet att byta till elbil. Eftersom familjens dåvarande bilar lämnade en del i övrigt att önska, samtidigt som barnen kommit förbi "de kladdigaste åren", var det dags att byta upp sig. Övergången från fossilt till el var given.

Volkswagens nya elbilsfamilj startades med ID.3 och därefter kom ID.4, en SUV i kompakt format. Familjen Hedgården har båda två. ID.3 kom till familjen innan ID.4, men faktiskt efter att beställningen på ID.4 utförts. Det var helt enkelt för svårt att vänta på ID.4 eftersom både behov och elbilssug var för stort.

ID.4



Laddade för fotboll i Leksand – alla sju.



"Köra elbil blir ett bidrag till planeten", säger Linn Hedgården.



Enligt Magnus Hedgården har det bara varit positiva reaktioner på elbilarna.

Är vardagen för en elbilsägare lika smidig på landsbygden som i storstaden? Vi besökte familjen Hedgården utanför Leksand som har både en ID.3 och en ID.4 – och passade samtidigt på att testa räckvidd och laddinfrastruktur.

Text och foto
James Holm



ID.4 – när alla ska med

För många av familjens resor, till exempel till skolan, så blir det ID.3 som väljs. Men när alla "Hedgårdare" ska ut på längre turer tillsammans – eller ha med sig extra mycket packning – då är det ID.4 som gäller.



▲ Lagutrustningen lastas lekande lätt.



▲ Gott om plats i ID.4.

ID.4

NÄR VI KOMMER fram till Leksand möter Magnus Hedgården och sonen Walter upp på en brädgård. De behöver inhandla några plankor som sedan ska transporteras hem på familjens släp, och Magnus är tydlig när det gäller jämförelsen med en fossildriven bil i samma situation:

– Att köra släp med ID.4 är precis som att köra släp med vilken annan bil som helst. Det funkar perfekt och känns precis så säkert som det ska.

Det faktum att bilen är ett nödvändigt verktyg för att lösa vardagspusslet råder det ingen tvekan om för familjen Hedgården. Men de har däremot aldrig drömt om en snabb bil, säger de, andra saker var avgörande. Bland annat dragkrok för släp samt möjlighet till takboxmontering.

NÄR DE NYA reglerna kring personbilsuppläget presenterades på Magnus jobb välkomnade både han och Linn det.

– För miljöns skull måste det till en förändring och därför känns det bra att köra elbil, säger Linn. Man vill ju vara med från början, det är nu det händer. Det blir ett litet bidrag till planeten.

– Reaktionerna på våra elbilar har bara varit positiva. Många är nyfikna, säger Magnus.

– Farthållaren är en annan fantastisk grej, utöver att bilen går på el då förstås, fortsätter Magnus. Den känner av avståndet till bilen framför och bromsar själv när det behövs.

ID.4 är utrustad med Adaptive Cruise Control, ACC, som med hjälp av sensorer kontinuerligt övervakar området framför bilen. Det innebär att systemet inte bara känner av avståndet till bilen framför, ID.4 förutser och sänker hastigheten inför en rondell, kurva, ändrad hastighetsbegränsning eller stadsgräns.

VARKEN LINN ELLER Magnus säger sig bry sig om recensioner som hävdar att bilarna inte är lika snabba från 0 till 100 km/h jämfört med vissa konkurrenter. I jämförelse med deras tidigare bilar går nämligen ID.4 och ID.3 som raket, intygar de.

Linn upplevde direkt elbilen som extremt lätt att hantera.

– Det var bara att tuta och köra. Och det känns jättehäftigt att bilarna accelererar så snabbt. Omkörningarna blir plötsligt till en enkel match, säger hon.

För Magnus var svängradien något som imponerade otroligt mycket.



▶ Walter ser till att allt blir rätt på brädgården.



”Att köra släp med ID.4 är precis som att köra släp med vilken annan bil som helst. Det funkar perfekt och känns precis så säkert som det ska.”



Släp och takbox lika enkelt med elbil

Med dragkrok klarar ID.4 släpvningslast upp till 1 000 kg (bromsat, 12 procent lutning). Och en takbox kan monteras på bara några minuter med rätt tillbehör.



– Ja, gud ja, instämmer Linn. Att svänga på en femöring fick en ny betydelse. Bilarna är mer olika än jag förväntade mig. ID.4 känns stor och breder ut sig över vägen medan ID.3 är liten. Och jätterolig att köra, skrattar Linn.

– Dessutom både känns och låter det som om man kör ett rymdskepp, säger Magnus förnöjt.

– Det låter mysigt, instämmer dottern Ingrid som krupit upp i Linnns knä.

I SNITT LADDAR familjen Hedgården sina bilar en gång i veckan. Sträckorna är helt enkelt inte längre och därför blir inte behovet större än så.

– Man kan åka till leksaksaffären utan att stanna. Även om vi aldrig åker dit, fastslår Ingrid pillemariskt.

– Ja, vi kommer för det mesta dit vi ska på elen som finns i bilen, ler Magnus.

Oftast laddas bilarna på Magnus jobb eftersom familjen inte har någon laddbox hemma, men det senare är absolut något som familjen funderar på att skaffa i framtiden.

Magnus, som gillar tekniska detaljer, nämner även informationen från själva bilen som något väldigt positivt.

– Allt blir så mycket lättare när man ser förbrukningen svart på vitt och man lär sig snabbt att köra energieffektivt. Det är en stor skillnad från de andra bilarna vi har haft.

LINN KÖR MEST familjens ID.3 då resorna främst går till skolan som ligger i samma by. Utrymmet i baksätet räcker gott för hela familjen, men eftersom ID.4 är ännu lite större blir det oftast den familjen tar när alla ska med. Särskilt om det rör sig om längre resor.

I slutet av vintern gjorde Magnus en utflykt till Grövelsjön som ligger cirka 30 mil bort. Det var den första längre resan med ID.4, dessutom i kallare väder. Resan blev en bra erfarenhet gällande vad bilen klarar av och vad man bör tänka på.

– Jag tog med kablar för att kunna nödladda längs vägen men de låg kvar i bilen under hela resan, avslöjar Magnus.

– Ja, om man har lite marginal blir ju resan aldrig osäker. Dessutom gynnar det matställen som ligger i anslutning till laddstationerna, fyller Linn i.

EFTER PRATSTUNDEN ÄR det dags för familjen att packa in sig i sin ID.4 för att köra till en fotbollsturnering. Bollar, kläder och fika ska med, något bilens bagageutrymme sväljer utan problem. →

ID.4

Men för oss går resan tillbaka hem till Stockholm, vilket elen som finns kvar i bilen ska räcka till. Första biten av sträckan från familjens gård utgörs av kurviga vägar längs sjöar och skogar. Den kraftfulla accelerationen kombinerat med att ID.4 ligger så fint på vägen inbjuder till aktiv körning. Som resultat blir elförbrukningen något högre än beräknat, något bilen ser till att informera om: med rådande körstil blir det svårt att nå fram till målet. Som förare går det då att antingen följa anvisningarna och anpassa sin körstil – eller välja ett tidigare stopp enligt navigatorns förslag för att ladda bilen. Valet faller på Circle K utanför Enköping och Ionitys snabbladdare. Ett kort stopp räcker för att ladda tillräckligt för att nå målet.

För att betala laddningen används ett kort som är kopplat till Volkswagens laddningstjänst We Charge. Genom We Charge får man tillgång till 250 000 laddpunkter runt om i Europa. Utbudet ökar hela tiden och fler än 4 000 av dessa finns redan i Sverige. Via We Connect ID.-appen går det att hitta laddplatser, och även styra laddningen i mobilen.

Dessutom blir priset bättre på Ionitys stationer när man tecknar något av de tre We Charge-abonnemangen – och We Charge Plus ingår kostnadsfritt i ett år vid köp av en ID.-modell.

JUST DEN HÄR versionen av ID.4 är utrustad med AR-HUD, en head-up-display kombinerat med augmented reality. I praktiken innebär det att det går att se all nödvändig information som hastighet, räckvidd och navigation – samtidigt som färdriktningsspilrar svävar i rutan framför föraren när det är dags att svänga. Det beskrivs som "lika delar science fictionkänsla och praktisk vardagshjälp" och det är svårt att inte hålla med.

Resten av hemresan är riktigt avkopplande och blir ännu mer bekväm tack vare körassistenten Travel assist. Inbromsningar och accelerationer sköts automatiskt samtidigt som bilen stadigt håller sig i mitten av körfältet och blinkande lysdioder i backspejeln varnar om något befinner sig i döda vinkeln. Säkerheten utökas också genom Emergency Assist som startas om systemet uppfattar att föraren är passiv. Det innebär ryckiga bromsningar, ljudsignaler och varningsblinkers – och om det inte ger någon effekt styr bilen automatiskt till väggkanten och stannar där, under förutsättning att trafiken tillåter det. 🚗



Laddar bara en gång i veckan

Familjen Hedgården har möjlighet att ladda sina elbilar på Magnus jobb, det lokala elnätsbolaget. Och trots frekvent bilkörande är det inte ofta det behövs ett besök vid laddplatsen.



”Allt blir så mycket lättare när man ser förbrukningen svart på vitt och man lär sig snabbt att köra energieffektivt.”



ALLT OM VOLKSWAGEN ID.4

Kraftfull elmotor: Den bakmonterade elmotorn i ID.4 Pro Performance levererar en effekt på 204 hästkrafter.

Batterikapacitet: Litiumjonbatteriet har en energikapacitet (netto) på 77 kWh.

Räckvidd enligt körcykeln WLTP: Upp till 51 mil.

Snabb laddning: ID.4 kan laddas både med växelström och likström, och har fullt stöd för snabbladdning med en effekt på 125 kW och får då en räckvidd på upp till 32 mil på cirka 30 minuter.

Enkel laddning: Med We Charge får du tillgång till Volkswagens ekosystem för laddning. I Europa finns fler än 250 000 allmänna laddpunkter. Genom något av abonnemangen får du förmånliga villkor för att ladda bilen i snabbladdningsnätverket Ionity.

Ny teknik: ID.4 är andra modell ut som är baserad på Volkswagens nya elbilsplattform Modular Electric Drive Matrix (MEB).

Komfort: Med dragkrok kan du lasta ID.4 med upp till 1 000 kg, beroende på körkortsbehörighet.

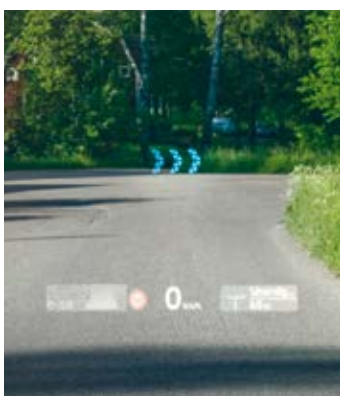
Koldioxidneutral: ID.4 tillverkas vid Zwickaufabriken som är en helt koldioxidneutral anläggning. För att kompensera för de i nuläget oundvikliga koldioxidutsläppen i tillverkningsprocessen stöder Volkswagenkoncernen olika klimatskyddsprojekt som bland annat skyddar tropiska skogar.

Bonusberättigad: Alla versioner av ID.4 är berättigade till full klimatbonus på 70 000 kronor. Utbetalning av bonus sker tidigast sex månader från det att du har köpt och ställt på din klimatbonusbil.

Pris: från 514 900 kronor, exklusive klimatbonus.

Privatleasing: Från 4 695 kronor/månad.

ID.4 GTX: ID.4 erbjuds dessutom som den fyrhjulsdrivna versionen GTX med upp till 299 hk.



STUDIE: ELBILEN KLART BÄST FÖR KLIMATET

Eldrivet eller förbränningsmotor? En diskussion som nu kanske en gång för alla kan läggas till handlingarna. Volkswagens livscykelanalys visar nämligen att elbilar redan i dag påverkar klimatet betydligt mindre än fossildrivna fordon.

Text Petter Jennervall

Målet för år 2050

Volkswagen-koncernen i sig ska vara CO₂-neutralt i sin balansräkning år 2050; och i 2025 års balansräkning ska koldioxidavtrycket för personbilarna och de lätta transportbilarna ha sänkts med 30 procent jämfört med 2015. I beräkningarna har utsläppen under hela livscykeln inberäknats, inklusive hela värdekedjan, bilens användning hos kunden och återvinning av fordonet. E-mobilitetsstrategin är den centrala tekniken för att nå dessa mål.

DET RÅDER INGEN tvekan om att elfordon vinner kampen mot bensin- och dieslbilar när det gäller utsläpp vid körning – det kan inte ens de största elbilskritikerna ifrågasätta.

”Men ni måste se till hela livscykeln för att kunna få en korrekt jämförelse – och även väga in utsläpp i tillverkningen” brukar det i stället låta.

Så, det var precis det Volkswagens avdelning för teknisk utveckling bestämde sig för att göra. Undersöka bilarnas hela livscykel och sedan ställa elbilarnas koldioxidavtryck i Europa mot motsvarande för bilar med förbränningsmotor.

Resultatet var en klar seger – för elbilen.

1. Studien visar att under hela sin livscykel har en elbil i Europa betydligt mindre påverkan på klimatet.

2. Trots höga utsläpp i tillverkningsfasen svarar elbilen för betydande besparingar under sin livstid – räknat vid en genomsnittlig europeisk elmix.

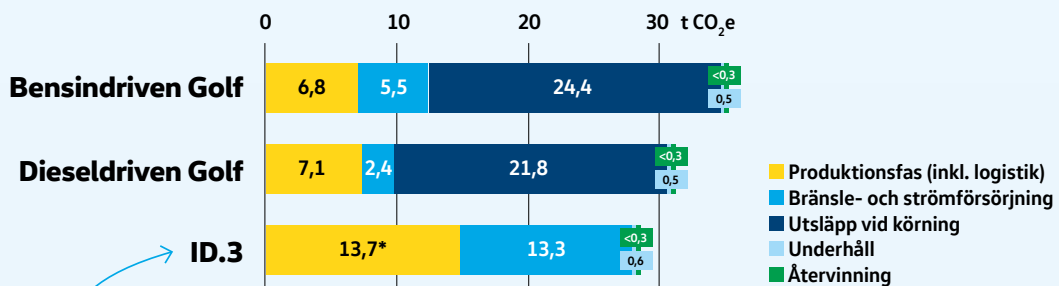
3. Den nya generation av batterier som sitter i ID.3 är en stor förbättring mot till exempel de som sitter i e-Golf.

4. Den allra viktigaste komponenten är att ladda bilen med grön el.

Volkswagens undersökning har certifierats av det tyska kontrollorganet TÜV Nord och för att kunna jämföra elbilar med motsvarande (moderna) bensin- och dieseldrivna bilar togs TÜV-certifierade balansräkningar fram. ☺

EL VS FOSSILT – EN UTSLÄPPSJÄMFÖRELSE

Grafiken visar koldioxidbalansen för el-, diesel- respektive bensindrivna bilar i den europeiska kompaktklassen. Elbilar orsakar för närvarande högre utsläpp under produktionsfasen men de totala besparingarna under en livstid (200 000 km) är betydande.



*utan att räkna in den koldioxidneutrala produktionen i Zwickau.





Vintertecken.

Lite krispigare i luften, bladen har försvunnit från träden och massor av fåglar byter adress. Det betyder att det är dags att förbereda sig för vintern. För bilen är det förstas främst vinterdäcken det gäller, och då är det bara att trycka på ett par knappar – gå in på hemsidan och boka vinterdäcksbytet hos en auktoriserad Volkswagen-verkstad. De kollar samtidigt att allt är som det ska med däcken och ser till att de har exakt rätt tryck. De kan ju din bil utan och innan och vet vad som gäller. Välkommen, vintern.

Se pris och boka bytet till vinterdäcken på volkswagen.se



Dela upp betalningen på 12 månader utan ränta och avgifter.

Med Volkswagenkortet Visa kan du dela upp ditt köp hos din Volkswagenåterförsäljare på 12 mån utan ränta eller avgift för krediten vilket ger en effektiv ränta på 0,0% (2020-01-27). Den genomsnittliga månadskostnaden är 834 kr och totalt återbetalningsbelopp är 10 000 kr vid en skuld på 10 000 kr. Volkswagenkortet Visa är en löpande kontokredit med ränte- och avgiftsfri inköpsmånad. Om du väljer att delbetala ditt köp utanför din Volkswagenåterförsäljare eller om du frångår din delbetalningsplan för köpet tillkommer f.n 17,40% rörlig ränta och aviavgift om 25 kr/mån. Detta ger ett månadsbelopp på 923 kr, ett totalt återbetalningsbelopp på 11 081 kr och en effektiv ränta på 21,27 % vid en skuld på 10 000 kr i 12 månader. Samtliga räntor per 2020-01-27. Kreditgivare är Ikano Bank AB (publ), orgnr 516406-0922. Poäng utgår inte vid betalningar genom tjänsten Betalo eller kontantuttag.

ELBILAR ÄR BILLIGARE I DRIFT – MEN SERVICE BEHÖVS FORTFARANDE

Så tar du hand om din elbil

- Håll koll på att 12-voltsbatteriet alltid är laddat. Ladda högvoltsbatteriet kontinuerligt.
- Planera alltid din körning så gott det går. Håll koll på var det finns laddmöjligheter.
- Tänk på att klimatanläggning, AC och allt som drar ström (exempelvis ditt körsätt, många start/stopp, höga hastigheter) påverkar bilens räckvidd.
- Eftersom bilen innehåller en mängd avancerade funktioner kan du undvika framtida problem genom att bilens styrdon uppdateras vid servicebesök eller via "over-the-air" för att optimera laddning, drift och bilens kringutrustning.



Eldrivna fordon har färre delar och det betyder billigare servicekostnader. Men för att din elbil ska hålla extra länge – och för att andrahandsvärdet inte ska sjunka – så behövs regelbundna verkstadsbesök. I varje fall ett tag till ...

Text Henrik Lenngren

ELBILAR ÄR SMARTARE, enklare och billigare att ta hand om än bensin- och dieselpilar. Elbilar saknar exempelvis luftfilter, oljefilter, bränslefilter, motor- kylning och tändstift eller delar som avgassystem och koppling. Färre delar innebär per automatik lägre underhållskostnader.

– Däremot kan accelerationsstarka elbilar uppmuntra till ett körsätt som ger större däckslitage, säger Jan Bergh, servicechef på Volkswagen.

Trots att elbilar inte är i behov av varken olje- eller filterbyten – och dessutom innehåller färre traditionella motordelar som kan gå sönder – är de fortfarande i behov av service. Utöver vanliga inspektionspunkter som genomgång av belysning, däck, bromsar och bromssystem byts friskluftsfilter och bromsvätska ut vid varje service.

– För elbilar tillkommer också en inspektion av högvoltskomponenter och högvoltskablar, samt en kontroll av högvoltsbatteriets status.

Är det framför allt batteriet och däckerna som man ska hålla ett extra öga på?

– Det är viktiga områden, men självfallet behöver hela bilen gås igenom för att upprätthålla bilens skick och prestanda, säger Jan Bergh.

När det gäller Volkswagens eldrivna modeller på transportbilssidan är inspektionerna till stor del visuella.

– Vi kontrollerar främst spänning och elkomponenter, men lägger också tid på laddningskomponenter, högvoltsbatterier och kablar, säger Mikael Moberg, servicechef för Volkswagen Transportbilar.

I framtiden tror han att elbilar allt mer sällan kommer behöva åka till verkstaden för regelbundna uppdateringar av styrenheter.

– När bilarna nu kan mjukvaru-uppdateras "over-the-air" lär det resultera i färre besök. ☺



START SOMETHING GREAT TODAY.

GO

GOOD YEAR

ViBilägare

TESTVINNARE

TESTVINNARE! *

“Nya UG Arctic 2 sätter en ny måttstock för bromsprestanda på is. Det blir toppbetyg i samtliga is-ronder för nykomlingen.”

ViBilägare, Nr 12/2021

UltraGrip Arctic 2

* 1:a plats i ViBilägares test (nr 12/2021). 8 däck i testet, testad storlek 205/55R16.

Roadracingstjärnan testar tre transportbilar till tävlingsbanan

MALIN KULLBERG FRÅN Bromma har ett stort intresse: Motorcyklar och roadracing. Intresset är så stort att hon startat roadracing-teamet The Wolfs #16 med fullt fokus mot Svenska Endurance Cupen.

– Teamet består av mig och mina kompisar Robert Drinic och Tomas Nilsson. Vi tränade ihop och träffades på tävlingar, så jag föreslog att vi skulle bilda ett eget team.

Malin är dessutom en Instagramprofil och använder sig flitigt av sin digitala plattform @biker.stories.

– Genom @biker.stories vill jag ge en rättvis bild av mig som mc-entusiast och inspirera fler kvinnor till att börja köra motorcykel, förklarar Malin.

I dag har hennes Instagramkonto cirka 22 000 följare. Genom @biker.stories får följarna bland annat en inblick i Malins passion för roadracing. Det är på tävlingsbanan som hon trivs bäst, där får hon alla sina adrenalin-kickar.

Vilka är dina främsta styrkor som roadracingförare?

– Jag kör jäkligt snyggt och är konsekvent. Sedan har jag nog en fördel av att vara 170 cm och väga 60 kg, med en bra grundfysik och smidighet.

Varje år kör hon ungefär 500 mil till och från olika banor i Sverige och Norden. Det är tillfällen som en bra transportbil betyder allt.

– Bilen måste vara praktisk, pålitlig och gärna bekväm också, säger Malin. Jag sover dessutom i min transportbil på depåområdet så skåpet måste vara rymligt.

Höga krav. Därför lät vi Malin sätta Volkswagens transportbilsprogram på prov.

FÖRST UT BLEV nya Transporter 6.1, som Malin tog 56 mil enkel resa till tre dagars roadracing-träning på Ring Knutstorp.

– Transporter är en modell som är vanligt förekommande i roadracing-kretsar och det märktes. Min nya och lyxutrustade Transporter fick mycket uppmärksamhet när jag parerade den i depåområdet, säger Malin.

Hon blev själv imponerad av bilen. Framför allt över lastytan, lastsäkringsmöjligheterna och komforten.

I hennes tävlingspackning ingår ett par extra uppsättningar däck till motorcykeln, flera lådor med lättare husgerådsartiklar för

TRANSPORTER 6.1

Instagramprofilen biker.stories är roadracingpassion personifierad.



Foto Patrik Mårtensson



Foto Malin Kullberg

I lyxutrustade Transporter fick allt plats – även ett sovande roadracingproffs.

Roadracingförare, fotograf, Instagramprofil och teamledare. Malin Kullberg har skapat sig en tydlig position i svensk roadracing. När det är tävlingsdags måste allt klaffa. Då betyder en bra transportbil allt. Under sommaren har hon provkört Crafter, Transporter och Caddy. På riktigt.

Text Fredrik Lund



▲
Transporter
är en vanligt
förekommande
modell i depån
på roadracing-
tävlingar.

VOLKSWAGEN TRANSPORTER 6.1 L2H1 4MOTION

Motor: 2.0 TDI Euro 6d SCR, 150 kw (204 hk)

Växellåda: 7-stegad DSG automat

CO₂-utsläpp: 217 g (WLTP)

Förbrukning (blandad körning l/100 km): 8.30 l (WLTP)

Max taklast: 100 kg

Mått (L/b/h i mm): 5304/2297/2506

Lastvolym: 5 m³

Maxlast: 762 kg

Lastmått (L/b/h, bredd mäts mellan hjulhus, i mm):
2975x1700/1244

Skjutdörr (b/h i mm): 1017/1282

Baklucka (b/h i mm): 1473x1299

Bakdörrar (b/h i mm): 1473x1299

Släpvagnslast: 2 500 kg

Grundpris: Från 434 000 kr + moms

Övrigt: Informationen gäller testbil. Finns även i kortare version och med två olika takhöjder. 90-204 hk. Fyrhjulsdrift och automat är tillval.

Foto Tomas Nilsson

Aktuellt

CADDY CARGO

MALIN KULLBERG

Ålder: 33 år.

Bor: Bromma.

Yrke: Fotograf.

Övrig sysselsättning:

Mc-racinginstruktör, roadracingförare,
teamledare för The Wolfs #16.

Motorcykel på gatan: Triumph Street
Tripler R -13.

Motorcykel på bana: Suzuki GSXR 600 -08.

Instagram: @biker.stories



Foto Tomas Nilsson



▼
Precis som i
Transporter
blev sömnen
god i Caddy
Cargo.

Foto Malin Kullberg



▲
Med släp bakom
Caddy var det inga
problem att få med
motorcykeln.

”Genom @biker.stories vill jag inspirera fler kvinnor till att köra motorcykel.”



VOLKSWAGEN CADDY CARGO
Motor: 2.0 TDI Euro 6d SCR, 90 kw (122 hk)
Växellåda: 7-stegad DSG automat
CO ₂ -utsläpp: 136 g (WLTP)
Förbrukning (blandad körning l/100 km): 5,20 l (WLTP)
Max taklast: 100 kg
Mått (L/b/h i mm): 4500/2100/1860
Lastvolym: 3,1 m ³
Maxlast: 676 kg
Lastmått (L/b i mm): 1797/1614
Skjutdörr (b/h i mm): 695x1096
Baklucka (b/h i mm): 1234x1130
Bakdörrar (b/h i mm): 1234x1122
Släpvagnslast: 1 500 kg
Grundpris: Från 232 300 kr + moms
Övrigt: Informationen gäller testbil. Finns även som Maxi med 35 cm längre lastyta. Diesel 75-122 hk eller bensin 114 hk. Fyrhjulsdraft som tillval.

Foto Tomas Nilsson

självhushåll på banområdet, bord, stolar, depåmatta, depåtält, bränsledunkar, verktyg, en uppblåsbar madrass samt skinnstall, hjälm och annan skyddsutrustning.

– Tack vare lastskenorna i skåpet kunde jag lastsäkra allt utifrån hur just min last såg ut, säger hon. Och jag fick plats med precis all min packning!

Det blev dessutom en sovyta över för Malin, så att hon vaknade utvilad varje morgon.

– Jag kände mig heller inte det minsta trött efter 56 mil på vägarna, försäkras hon. Transporter var mycket bekväm på alla sätt.

Hon sticker inte under stol med att det kändes som en transportbil att köra, men bekväm som en personbil och med perfekt avstämda yttermått.

– Den rymdes i en vanlig parkeringsruta och alla ångestmoment som kan uppstå när man kör en stor transportbil på begränsade ytor var som bortblåsta. Det här är en bil som alla kan köra. Jag provade faktiskt parkeringsassistenten som fungerade perfekt. Vilken lyx, som komplement till den vanliga backkameran.

NÄSTA BIL SOM fick följa med Malin ut på vägarna var Caddy Cargo. Den här gången gick resan till några träningsdagar på Gelleråsen.

– Två saker slog mig direkt: Hur ska jag få plats med alla mina prylar och vilken läcker färg! Havsbilå, säger Malin.

Visst fick motorcykeln lastas på ett släp, men nästan all övrig packning rymdes till Malins förvåning i Caddy.

– Det trodde jag aldrig, säger hon. Det enda jag inte fick med mig var depåtältet.

Hon berömmar bilens smidighet, personbilsliknande köregenskaper och kompakta mått. Framåt kvällen, på depåområdet, var det så dags att bädda. Även det gick bra, med en god natts sömn.

– Att vakna utvilad inför ny träningsdag eller tävling är jätteviktigt och det gjorde jag i Caddy, försäkras Malin.

Hon tillägger dock att en Caddy Cargo Maxi hade passat hennes behov bättre.

– Då hade jag fått plats med motorcykeln i skåpet också. Nu fick jag ta den på släp i stället, det var väl egentligen det enda av väsentlighet som inte rymdes i skåpytan.

→

”Alla ångestmoment som kan uppstå när man kör en stor transportbil var som bortblåsta.”

SLUTLIGEN VAR DET dags för storebror Crafter.

– I den här bilen hade jag lätt fått in fyra motorcyklar och övrig packning, berömmar Malin. Dessutom kändes den lyxig, med svart skinnklädsel i bildelen och tålig aluminiumdurk med lastskenor i golvet för skåpytan. Precis som i Transporter gav lastskenorerna mig full frihet att placera motorcykeln och packning precis som jag önskade och ändå lastsäkra allt väl inför färd.

Visst är bilen mycket större än övriga och det var enligt Malin uppenbart att hon körde en transportbil.

– Trots det var den smidig och lättkörd, anser hon. Jag gillar att jag sitter så högt upp och hade en utmärkt vy över vägbanan och trafiken runtom mig.

Även övernattningen gick som en dans. När sängmadrassen var uppblåst återstod mer än halva lastytan att använda.

– Den här bilen skulle man kunna bygga om till en riktigt fräck servicebil med boyta samt plats för motorcykeln och all packning, säger Malin.

Vilken blev då favoriten av de tre?

Malin är snabb att svara:

– Transporter, utan tvekan! Den var lagom stor, jag fick plats med allt och kunde sova i bilen. Samtidigt var den personbilslik och relativt kompakt. Det var en perfekt balans och passade mina behov bäst. ☺



▲ @biker.stories med sin absoluta favorit bland transportbilar.

Foto Robert Drinic



▲ "Jag gillar att sitta högt upp" säger Malin om att köra Crafter.

Foto Robert Drinic



▲ Med all plats i Crafter dök direkt tanken upp att specialbygga en komplett och fräck servicebil av den.

Foto Tomas Kullberg



▲ Malin om sina styrkor: "Jag kör jäkligt snyggt och är konsekvent."

Foto Nettefoto



**VOLKSWAGEN CRAFTER L4H3 4MOTION**

Motor: 2.0 TDI Euro6d, 130 kw (177 hk)

Växellåda: 8-stegad automat

CO₂-utsläpp (blandad körning): 274 g (WLTP)

Förbrukning (blandad körning l/100 km): 10,5 l (WLTP)

Max taklast: Upp till 300 kg

Mått (L/b/h i mm): 6836/2427/2590.

Lastvolym: 13,6 m³

Maxlast: 888 kg

Lastmått (L/b (bredd mellan hjulhus) i mm):

4240x1832/1380

Skjutdörr (b/h i mm): 1311x1722

Bakdörrar (b/h i mm): 1552x1740

Slöpvagnslast: 3 000 kg

Grundpris: Från 431 600 kr + moms

Övrigt: Informationen gäller testbil. Finns även i ett kortare och ett ännu lägre utförande och med tre olika takhöjder. 102-177 hk. Fram-, bak- eller fyrhjulsdrift. Även som elbil (e-Crafter).

▲ Roadracingteam
The Wolfs #16
är på plats.

ID.4 GTX

Max effekt: Upp till 299 hk (220 kW)

Växellåda: 1-växlad

Tophastighet: 180 km/h

Acceleration 0-100 km/h: 6,2 s

Batterikapacitet, netto: 77 kWh

Räckvidd, WLTP: Upp till 480 km

Längd/Bredd/Höjd: 4 582 mm/1 852 mm/1 616 mm

Axelavstånd: 2 765 mm

Maximal tillåten släpvagnsvikt: 1 200 kg

Bagagevolym: 543-1 575 liter

ID.4 GTX – FYRHJULSDRIVEN FAVORIT FÖR SVENSKARNA

Modellerna ID.3 och ID.4 har sedan lanseringen tillhört försäljningstoppen i många länder. I Sverige är ID.4 hittills i år Sveriges mest sålda elbil med ID.3 på femte plats. ID.4 har dessutom utnämnts till "Årets bil i världen 2021".

Nu finns ytterligare en version att beställa – ID.4 GTX. Jämfört med vanliga ID.4 erbjuder GTX-versionen en hel del extra kryddning, såsom elektrisk fyrhjulsdrift, högre effekt, snabbare acceleration, högre topphastighet, 200 kg mer i dragvikt och sportiga designdetaljer.

– ID.4 har fått ett positivt mottagande, vilket vi såklart är väldigt glada för. Vi tror att GTX-versionen med fyrhjulsdrift och sportig prestanda är ytterligare något som uppfyller de svenska behoven. Denna ultramoderna elsvuv har alla förutsättningar att bli



"Galet rolig – och behaglig"

Mia Litström är biljournalisten som driver carsandwatchesforladies.se – och vi tog pulsen på henne efter provkörningen av ID.4 GTX.

Du har testat mängder av bilar genom åren. Vad sticker ut mest med ID.4 GTX?

– De dubbla elmotorerna som ger driv på alla fyra hjulen och den härliga effekten, 299 hästkrafter. Det gör den här modellen till en riktig vinnare i

svenskt klimat. De integrerade nackstöden gillar jag extra mycket och den högre dragvikten, 1 200 kg, utmärker sig också.

Vilken känsla får du när du kör ID.4 GTX?

– Smidig, trots storleken. Och styrningen är härligt direkt, jag får bilen exakt i de spår jag ber den om. Körningen är kraftfullt rolig utan att bli för vass och den är komfortabelt maffig i sin acceleration.

Vad överraskade dig mest?

– De elektroniskt reglerbara stötdämparna DCC som gör att körning med GTX inte bara är galet rolig utan också behaglig, stabil och trygg.

Finns det någon som du tror att ID.4 GTX passar extra bra för?

– Den är perfekt för den aktiva familjen. Till vardags behövs det räckvidd – fram och tillbaka till jobb, skola och idrottsaktiviteter. Och vid intresse för båtar, skidåkning, jakt och vandring så kan det behövas driv på alla fyra hjulen. I körlägena Eco och Comfort går fyrhjulsdrivningen i gång om systemet känner att det behövs men står man fast i uppfarten till fjällstugan kan man lägga i traction-läget och då startar fyrhjulsdriften direkt.



Mia Litström

en riktig Sverige-favorit, säger Sten Forsberg, chef Volkswagen Personbilar.

ID.4 GTX bevisar att sportighet och hållbarhet absolut kan gå hand i hand. En elmotor på vardera axeln ger upp till 299 hästkrafter och elektrisk fyrhjulsdrift samtidigt som batteriet ger 48 miles räckvidd och en snabbbladdningskapacitet på 125 kW.

Tryggt på alla sätt. Och underhållande.

– Eldriftens fulla vridmoment är tillgänglig omedelbart och du känner de utmärkta köregenskaperna i varje sväng. Dessutom är det innovativa drift- och säkerhetskonceptet lika intelligent som drivlinan. Till exempel stöds föraren av den unika head-up-displayen med förstärkt verklighet och omfattande assistanssystem, säger Volkswagens utvecklingschef Thomas Ulbrich.



Vinn en ID.4 varje vecka

Nu går det att vinna elbilar i populära Postkodlotteriet. En ID.4 lottas ut varje vecka, samt ytterligare ett antal i specialdragningar.

Varje vinnare får dessutom klimatkompensation för tre års körning.

– Hållbarheten är ett av Postkodlotteriets kärnvärden och vi vill vara med i omställningen till en mer hållbar värld, säger Postkodlotteriets försäljningschef Mikael Bergh om satsningen på elbilvinster.

NYA ID.5 KOMBINERAR KÖRGLÄDJE MED INTELLIGENS

Innovation efter innovation, världspremiär efter världspremiär. Nu har även den första eldrivna SUV-coupén från Volkswagen presenterats – ID.5, samt fyrhjulsdrivna och sportiga ID.5 GTX. Elegansen från coupésegmentet men fortfarande med kraften hos en SUV. Kompromisslös och smart, enkelt uppdaterad over-the-air.

ID.5 och ID.5 GTX inspirerar inte bara med sin design utan erbjuder också ännu kvickare snabbladdning, lång räckvidd och den absolut senaste mjukvarugenerationen. Precis som för ID.3 och ID.4 är varje ID.5 koldioxidneutral när den levereras till köparen.

Den svenska lanseringen sker preliminärt i slutet av första kvartalet 2022, och försäljningen beräknas starta nu vid årsskiftet.



▶ På nolltid kan interiören i ID. Life omvandlas till exempelvis en bio- eller spellounge.



ID. Life – visionen om den eldrivna stadsbilen

Hållbarhet via eldrift och återvunnet material, digital teknik, gaming lounge, bioduk, tidlös design och innovativ interiör. Huvudmålgruppen för konceptbilen ID. Life är yngre människor i städer.

– Vi tror att i framtiden kommer bilen att vara ett ännu starkare uttryck för en inställning till livet. För morgondagens kunder handlar det inte bara om att ta sig från A till B, utan ännu mer om vad du kan uppleva med bilen, säger Ralf Brandstätter, vd för Volkswagen.

År 2025 ska ID.-modellen för småbilssegmentet lanseras. Den kommer kosta mellan 20 000 och 25 000 euro, ha en räckvidd på omkring 40 mil samt accelerera från 0 till 100 km/h på 6,9 sekunder.





Trendiga Taigo bryter helt ny mark

Bubblan, Golf, ID.3 – Volkswagen har genom åren både legat före och vågat utmana, inte bara konkurrenter utan även sig själv. Och nu är det återigen dags – Taigo är den första suv-coupen någonsin från biltillverkaren och adderar sportighet och ny teknik i småbilssegmentet.

Perfekt för stadsliv utan att kompromissa. Femsitsiga Taigo är smidig och elegant med behagligt hög sittposition samtidigt som den med sin kraftfulla form får plats med många människor och mycket bagage. För att ta en syskonjämförelse: Taigo är lägre och längre än T-Cross samt högre och rymligare än Polo, som inte längre erbjuds på den svenska marknaden.

Körningen är kostnadseffektiv och utsläppen låga tack vare bränslesnåla TSI-motorer. Och naturligtvis är tekniken den allra senaste – fullt digital förarmiljö, delvis automatiserad körning, IQ.Light LED-matrix-strålkastare (tillval) och mycket mer.

Taigo är helt enkelt ett exklusivt paket som oftast bara återfinns i större storlekssegment, för helt andra priser.

De beställningsbara modellerna är 1,0 TSI 110 hk R-Line och 1,5 TSI 150 hk R-line, båda med 7-växlade DSG-växellådor. Taigo lanseras hos återförsäljarna i början av 2022.



Femsitsiga Taigo sluttar bakåt på sant coupé-manér – utan att för den skull begränsa utrymmet i huvudhöjd.



Främre stötfångaren, med splitter och sidovingar, är ett typiskt kännetecken för prestandamodellen R.



Mest kraftfulla Golf-kombi någonsin

320 hästkrafter, 0–100 km/h på 4,9 sekunder, toppfart 270 km/h. Där har ni siffrorna som bevisar kraften i nya Golf Sportscombi R. Lägg till fyrhjulsdrift med selektiv vridmomentreglering på bakaxeln, sänkt chassi, nya körlägen som Special och Drift samt en mängd Performance-utrustning och innovationer så har du:

– Den perfekta kombinationen av en kompakt Golf R och en kombi. Sportighet, prestanda och känslomässig påverkan möter utrymme, flexibilitet och innovation, säger Sven Smeets, chef för Volkswagen R.



Favorit i uppdaterad repris

Tiguan är en av världens absolut mest populära suvar och den långa versionen, Tiguan Allspace, är inget undantag. Sålld i 1,5 miljoner exemplar och nu finns den sjusitsiga modellen i en uppdaterad version. Utrustning i absolut toppklass, såsom nya infotainment- och assistanssystem, upp till 1 920 liter bagage och intelligent fyrhjulsdrift gör nya Tiguan Allspace till en optimal familjebil. Det går att välja mellan tre olika motoralternativ – bensindrivna på 190 och 245 hästkrafter eller dieselversionen på 200 hästkrafter. Alla är turboladdade och alla följer den striktaste utsläppsstandarderna.



Fronten har fått en ny design.



HALLÅ DÄR SOFIA GRANFORS,

head of e-mobility på Volkswagen, som utsetts till den svenska bilbranschens mäktigaste kvinna inom hållbarhet!

– Det känns naturligtvis jätteroligt och hedrande att få en så fin utmärkelse. Det är ett bra och viktigt initiativ att lyfta fram kvinnor i en väldigt mansdominerad bransch.

Motiveringen lyder: "En strateg bakom Volkswagens elbilssatsning i Sverige. Med stort driv utvecklar hon laget som tar hand om koncernens hållbarhetsresa." Vad ligger bakom framgången?

– Jag tror det handlar om att jag fått möjlighet att jobba med ett så otroligt viktigt område. Hållbarhet är något som jag brinner för och som vi alla måste vara med och ta ansvar för på ett eller annat sätt. Att få vara med och driva Volkswagens största satsning någonsin är såklart jätteroligt.

Är det för få kvinnor i bilbranschen eller får de som finns för lite uppmärksamhet?

– Det är cirka 10 procent kvinnor i bilbranschen i dag så det är absolut för få för att skapa en bred kompetens i företagen. Särskilt i ledande positioner. Man har länge rekryterat från den egna branschen, personer som har kunskap om just bilar och motorer, vilket gjort att det inte funnits särskilt stort urval av kvinnor att välja bland. Med ny teknik, digitala tjänster och stort fokus på hållbarhet tror jag det finns stor potential att få fler kvinnor intresserade. Det gäller nog att våga rekrytera på annat än branschkompetens.

Vad är nästa stora nyhet inom ditt område?

– Digitala tjänster och laddningskoncept för att förenkla och förbättra elbilslivet. I somras släppte vi den första over-the-air-uppdateringen för att bilarna alltid ska kunna ha den senaste mjukvaran. Vi lanserar ID.-modellerna som helt klimatneutrala bilar men det finns fortfarande utvecklingspotential inom både produktion och återvinning, framför allt på batterisidan. Inom en inte alltför lång framtid kommer vi också presentera helt självkörande bilar.

Fotnot: Det är MRF, Wayke och Motorbranschen som utsett bilbranschens 100 mäktigaste kvinnor 2021, indelade i fem kategorier: Generellt, digitalisering, hållbarhet, kompetensutveckling och förebild.



Fossilfri diesel framöver för Volkswagen

Glada nyheter för de som längtat efter att tanka miljödieisel.

– Från och med modellår 2022 får Volkswagens person- och transportbilar köras på den fossilfria dieseln HVO100. Alltså bilar som byggts kring halvårsskiftet 2021 och framåt, förklarar Volkswagens kommunikationschef Marcus Thomasfolk.

HVO100 är ett förnybart bränsle som minskar klimatpåverkan med upp till 90 procent. HVO står för hydrogenated vegetable oils och är i korthet vegetabiliska oljor som har behandlats och reagerat med väte. HVO100 fungerar precis som vanlig diesel förutom att den ger upphov till lägre partikelutsläpp som i sin tur inte belastar partikelfiltret lika mycket.

Text Jens Trulsson



Allt populärare att köpa bil online

Det blir allt vanligare att klicka hem sin bil från soffan. Och med fler valmöjligheter lockas även de som inte tidigare ägt en bil.

Onlineförsäljningen har ökat explosionsartat under 2020 och väntas slå nya rekord under 2021.

Redan 2016 började Volkswagen med privatleasing på sin hemsida där man specar sin bil – allt från modell, motor, färg och tillval.

– Ja, andelen onlineköpare ökar stadigt och motsvarar i dag en medelstor återförsäljare i försäljningsvolym, berättar Jeanette Asteborg, marknadschef Volkswagen Personbilar.

Det är inte enbart bilköpare som flyttar från bilhallen till volkswagen.se, utan det tillkommer nya målgrupper som tidigare inte ägt en bil.

– En övervägande stor del av de som nu köper bil online köper sin första bil och det som driver den affären är själva enkelheten. Man kan köpa bil från soffan hemma, förklarar Jeanette Asteborg.

Många konsumenter är också snabba på att hoppa på erbjudandena i kampanjer.

– Man vill göra en bra deal, säger Jeanette Asteborg.

Text Jens Trulsson



Volkswagen ska leverera två modeller till svenska polisen

I en upphandling för polisens nya minibuss och suv blev Caravelle och Touareg de vinnande modellerna. Volkswagen kommer därmed att leverera upp emot 180 specialbyggda bilar om året till den svenska ordningsmakten.

– Polisen är en kund med en speciell verksamhet som ställer hårda krav på fordonen de använder. Att vi lyckas leva upp till de kraven är naturligtvis mycket positivt, säger Fredrik Enkvist, key account manager på Volkswagen Transportbilar.



Dubbla testvinster för ID.4 GTX

ID.4 skördar stora framgångar bland motorjournalister – och det gäller även i Sverige. När tidningen Auto motor & sport valde att ställa ID.4 GTX mot Tesla Model Y så vann GTX. Ekonomironden togs hem via 4,5 av maximalt 5 stjärnor och samma höga betyg fick ID.4 GTX i komfortkategorin. "Rör sig med ett kontrollerat lugn. Känns som en stor och lyxig suv i den mest positiva bemärkelsen."

Dessutom har ID.4 GTX passat på att, i samma tidning, besegra Hyundai Ionic 5 AWD – med maximala helhetsbetyget 5 av 5 stjärnor.

Det behöver inte vara så här krångligt.

Det finns många sätt du kan skydda din bil på, men det allra enklaste är att istället välja Volkswagen Försäkring. Allt du behöver göra är att gå in på volkswagenbilforsakring.se, fylla i dina uppgifter så gör vi en prisberäkning för just din Volkswagen. Välkommen till ett okrångligt biläggande med oss.



Volkswagen Financial Services
Finansiering. Försäkring. Mobilitet.

Volkswagen Försäkring är en del av If Skadeförsäkring AB (publ). Säte: Stockholm. Org.nr: 516401-8102. Volkswagen Försäkring är ett samarbete med Volkswagen Finans Sverige AB. Med reservation för eventuella prisändringar. Fullständiga försäkringsvillkor finns på volkswagenbilforsakring.se.



Försäkring

NYA MULTIVAN – VÄLKOMMEN TILL ETT LIV I FÖRÄNDRING

Byggt från grunden som en modern personbil på MQB-plattformen, men med alla fördelar och positiva vibbar från den klassiska folkbussen. Nya Multivan är helt enkelt den optimala kombinationen av modern teknik, säker körglädje och flexibla utrymmen.

Det är naturligtvis MQB-plattformen som möjliggör att nya Multivan nu också går att få som laddhybrid med över 4 mils räckvidd på el. Om din körprofil till huvudsak består av långkörningar så kan det dock vara klokt att titta på den snåla TDI-versionen istället.

Som familjebil briljerar nya Multivan med sina praktiska skjutdörrar och det generösa utrymmet för upp till sju personer. I nya Multivan sitter alla i sin egen skjutbara och uppvärmsbara stol. Stolarna kan dessutom enkelt plockas ut för att ge utrymme för allt från cyklar till kitesurf-utrustning. Välkomna äventyret och maximera både nyttan och nöjet i helt nya Multivan.



Utrustningsnivåer

● **MULTIVAN:** DSG automat, parkeringsvärmare, LED-strålkastare, digital instrumenttavla, Keyless Go, 10" infotainment, Front och Lane assist, parkeringssensorer och mycket mer.

● **LIFE** adderar bland annat: fler usb-uttag, ljus- och siktpaket, svank- och armstöd, extra detaljer och förvaringsutrymmen.

● **STYLE** ger dessutom: LED Matrix strålkastare med ljuslist i grillen, ambient interiörlys, Art Velour stolklädsel, elektriska sidoskjutdörrar, backkamera, krompaket med mera.

Fotnot. Ovanstående är bara ett axplock.



◀ Förarmiljön är digital och köregenskaperna dynamiska.



◀ Upp till sju personer får plats, där alla sitter i individuella stolar. Multifunktionsbordet kan användas på alla rader, även som mittkonsol vid föraren.



◀ Nya Multivan erbjuds i två längder, båda med samma axelavstånd.

NYA MULTIVAN EHYBRID TSI 218 HK

Bensinmotor: 1.4 TSI 110 kW

+ eMotor 85 kW

Vridmoment: 350 Nm

Toppfart: 192 km/h

0-100 km/h: 9,0 s

Dragvikt: 1 600 kg

Räckvidd e1 (WLTP): Upp till 49 km

Blandad förbrukning:

1.6-2.0 l/100 km

Utsläpp: 36-45 g CO₂

Pris: Från 528 300 kronor

NYA MULTIVAN TDI 150 HK

Dieselmotor: 2.0 TDI 110 kW

Vridmoment: 360 Nm

Toppfart: 190 km/h

0-100 km/h: 11,6 s

Dragvikt: 2 000 kg

Blandad förbrukning:

6.2-6.4 l/100 km

Utsläpp: 165-170 g CO₂

Pris: Från 423 900 kronor



Läs mer om
nya Multivan på
multivan.se

S=S

SJÖÖ SANDSTRÖM

STOCKHOLM



The new Worldtimer has been given a contemporary upgrade when it comes to the design of the case, dial and hands. From now on, this new Worldtimer is a permanent addition to our line of production. It now comes in two sizes, 36mm and 41mm and a range of four different dials, black, grey, orange and white.

ROYAL STEEL WORLDTIMER

ENCOMPASSING THE WORLD

Tusses egen resa med det svenska folket

Segern i Melodifestivalen bidrog till att göra honom folkjär – bilresorna med syskonen gör honom till en familjefavorit.

Svensken som skjuter ner dopning – trots hat & hot

Sebastian Samuelsson är ett av Sveriges stora OS-hopp i vinter och han fortsätter stå upp för en rättvis idrott.

Möte med inre demoner 600 meter upp i luften

På en lina mellan två berg, 1 000 meter från säkerheten, ensam med de egna tankarna. Det kallas highline. Vågar du?

Kapitel 1 Inspiration →



Tusse om Melloresan:

"Jag budade på en Passat, som gick på gas, och fick den. Det var den jag körde till repen, under hela vintern och våren. Fram och tillbaka. Jag fyllde den med kläder varje gång. Till slut så bodde jag i den bilen."

Foto Christopher Hunt

TUSSE

**”DET HÄR ÄR MIN
HISTORIA - INGEN
SNYFTHISTORIA”**

*Varma, sprudlande, livsglada
Tusse. Vi möter honom
för två samtal - strax efter
Eurovisionfinalen men
före studenten, och sedan
en gång till när han sänt
sitt Sommarprat och flyttat
hemifrån.*

En resa. En fantastisk resa.

TEXT

Malin Lundberg Aguilera

FOTO

Christopher Hunt



Första samtalet

NÄR VI SES första gången har Tusse precis spelat in Sommar i P1. Äntligen har han, med sina egna ord, fått berätta sin historia, på sitt sätt. Utan journalister som lyfter fram det som de tycker är viktigt, som älskar att berätta snyfthistorien. Nu är revanschen här. Nu ska historien fram, den äkta, den ofiltrerade, den sanna. Den som Tusse själv är författaren av. Jag kan bara tänka mig hur självutlämnande, uttömmande och känslomässigt påfrestande det måste vara.

– Ah shit, i två timmar satt jag bara och pratade om gamla minnen. Jag har alltid lyssnat på andras sommarprat, men jag har aldrig tänkt tanken på att jag själv skulle få sitta där och prata om mitt liv. Det finns så många reportrar som frågar, sen har de själva valt vad de vill skriva utifrån vad de tycker om mitt liv. Men det här är min version. Det här är min historia, det är ingen snyfthistoria.

Var det viktigt att få fram den lyckliga historien?

– Ja, jag ville få fram den så som jag tänker på den. Från det perspektivet jag ser det, och jag ser alltid det optimistiska. Okej, det var för jävligt då, men jag hade de här människorna i mitt liv och de hjälpte mig igenom det och därför är jag här. Och för varje minne jag berättade, så fick jag ett nytt.

HÄR SITTER HAN mitt emot mig, Tusse, med sin ständiga vän och numera rumskamrat Kevin Stierne, vid sin sida. Tusse strålar som en sol, vinkar lite lätt till en förbipasserande bil, precis som man gör när man är van vid att alltid bli sedd, även om platsen vi befinner oss på, nya Ten Hotel i Upplands Väsby, är snudd på folktom den här lördagseftermiddagen, bara några veckor efter Eurovisionfinalen. Och bara en vecka innan Tusse ska ta studenten.

Studentmössan ligger på sätet i hans nya kärlek; en röd Volkswagen Tiguan. Och visst för bilen ständigt med sig ett budskap, om inte alltid av kärlek, så av omtanke och små meddelanden från hans syskon. På bakrutan, som ofta lämnas med en yta av vägdamm, skriver de sina



■
"Det var det som var viktigt för mig, att berätta min sanning. Att visa ett annat perspektiv av ett liv."



TUSSE TOUSIN CHIZA

Ålder: 19 år.

Bor: Lägenhet i Stockholm.

Främsta meriter: Vinnare av Idol
2019, Melodifestivalen 2021.

Aktuell med: Ständigt aktuell
med nya projekt, nu med ny
singel och julturné.



▲
"Cant stop us now,
forget the haters.
Get up and live and
make it matter.
There's more to life
so go ahead and
sing it out."
Voices

snapchatnamn, små hälsningar och gör hjärtan. Bilen har kommit att bli deras gemensamma äventyr bort. Mot nya upptäckter, roadtrips och små dagsutflykter.

Och det har minst sagt varit Tusse's år. Ett intensivt år av studier, både inför student och körkort, och Eurovision såklart. Rent mentalt landade han efter Eurovision-finalen redan dagen innan finalen.

– Det var så mycket press över att det var Sverige jag skulle representera. Och det var lite tråkigt, för de här grejerna brukar ju vara kul. Att tävla. Jag kände mig uppbackad, men jag är så bra på att sätta press på mig själv. Jag kände mycket kärlek från folket, men det var ändå Sverige jag representerade, det var Sverige som gått vidare, inte jag. Men den pressen släppte dagen innan – och då kände jag ”nu är jag klar med Eurovision”, men på ett bra sätt – och då var det bara kärlek.

EFTER DET HANDLADE det mesta bara om studenten. Tusse satte enorm press på sig själv, men det var inte utan anledning:

– Jag ville ju ha högsta betyg eftersom jag visste att jag klarar av det. Men vad som händer sen vet jag inte. Det ligger liksom lite i luften. Men det är det som är så fint med studenten, man vet liksom inte riktigt. Vi är alla lika ehh ... (Kevin, som sitter vid bordet tillsammans med oss, flikar in ett ”lost”). Ja, just det, lost.

Men i takt med att han blivit lika självklar i tv-rutan som i radio och på våra största svenska scener börjar han sakta känna av kändisskapets baksida.

– Jag försöker alltid vara mig själv och när jag träffar folk så blir alla så glada. Och då blir jag glad. Men jag har också fått känna på baksidan. Det skrivs om saker jag gör och saker jag inte ens visste att folk vill läsa om. Som Tinder. Vem bryr sig ens om att jag har en app? Och i går krockade vi på en Voi, och bara för att det var någon som såg det, så ville de skriva om det. Alltså, allt gick bra och så, men jag är tonåring – och jag har liksom inget intressant att säga förutom att jag gör musik och vill att alla ska må bra, haha.

DET HÄR MED vad media skriver och vill fokusera på, har varit något som Tusse börjat tänka på allt mer. Han blir fundersam, vill bara leva sitt liv, vara en snäll kompis, en bra brorsa till sina syskon.

– Jag festar, spelar fotboll, skriver musik. Men jag måste hela tiden vara beredd på att folk bryr sig. Det jag vill att folk ska bry sig om är den musik jag släpper, och den jag är. Men helt plötsligt är alla aspekter i mitt liv intressanta, inte minst min bakgrund och den historien. Den har fått måla mig ett tag; du är en flykting, du har en snyfthistoria att berätta. Är jag så intressant egentligen? Ska jag inte vara tonåring längre, ska jag vara perfekt?

Frågorna är kanske inte helt otypiska för en tonåring som har hela livet framför sina fötter, som ännu inte målat klart sin framtidsvision, som lever i nuet. Men hans starka livsglädje smittar av sig. Och när han väl kommer hem, till syskonen uppe i Kullbjörken, utanför Tällberg i Dalarna, så är han mer än efterlängtd.

– Jag har ju bonussyskon. Min syrra är 17 år nu, så hon övningskör med farsan. Och så har vi barn som bor hos oss, som kommer och går. Vi är en jourfamilj, så barn som är under utredning hos soc bor hos oss. Vi kommer

→

"Jag kände mycket kärlek från folket, men det var ändå Sverige jag representerade, det var Sverige som gått vidare, inte jag. Men den pressen släppte dagen innan – och då var det bara kärlek."

8 snabba – med Tusse

Äter helst – Tacos.

Dricker helst – Fanta Exotic.

Gör helst – Står på scen och sjunger.

Äter helst middag med – Adele.

Vad gör du när ingen ser –

Skriver musik faktiskt.

Oväntad talang – Jonglerar.

Bästa med att ha flyttat

hemifrån – Att man får ta disken när man vill.

Du om tio år – Om jag

fortfarande tycker det är kul med musik så ser jag mig som artist, med flera album, ute i världen. Sen har jag plan B och plan C, haha. Plan C är faktiskt att sadla om till journalist, och jobba med nyheter och nöje.

så bra överens, så när jag kommer hem så väntar de på mig, så att vi kan åka ut i min nya bil. Då får jag köra runt dem. Vi bor ju mitt ute på landet, och mina föräldrar skjutsar till och från skolan, så att skjutsa för att bara åka och bada eller åka på roadtrips, det hinns inte med. Det är så många barn, så det går ju inte. Så när jag kommer hem åker vi ut på meningslösa turer, till närmaste stad.

Och den av vägdamm dammiga bakrutan får agera skyltfönster mot alla som ser den. Där skriver nämligen barnen sina Snapchatnamn, för att bli addade i just den appen, eller bara gulliga små meddelanden och hjärtan.

– Det är väldigt bra att den här bilen är lite större, för just nu bor det sex barn hos oss. Det är alltid jag, min bror och min syrra, och just nu är det tre barn till.

MEN HISTORIEN OM hur Tusse tog körkort höll på att få ett abrupt slut i och med Voices. Tusse hade varit nere i Stockholm över helgen, och hade precis kommit hem igen då Linnea Deb, en av låtskrivarna till Voices, ringde upp honom och bad honom komma till Stockholm igen. De hade en låt, som verkligen betydde något, bara för honom.

– Jag bara: Nej, det kan jag inte. Jag har matteprov och körkortsprov om två dagar. Så jag kan inte.

Men Linnea Deb stod på sig, den här låten var hans och han var tvungen att spela in den på en gång för att de skulle hinna få med den till Melodifestivalen.

– Jag åkte ned, spelade in den, och på tåget tillbaka så pluggar jag in körkortsteorin, med Voices i öronen, och morgonen efter så gör jag provet och klarar det. Tur att jag ändå åkte ned ...

När Tusse sedan fick reda på att Voices kom med i Mello, köpte han en bil. Repschemat var galet, och vårens restriktioner gjorde det svårt att åka kommunalt till och från Stockholm.

– Jag skaffade en likadan bil som vi hade hemma, en Volkswagen Passat. Mina föräldrar är så nöjda med den och jag hade fått låna den lite och älskade den. Så jag budade på en Passat, som gick på gas, och fick den. Så det var den jag körde till repen, under hela vintern och våren. Fram och tillbaka. Jag fyllde den med kläder varje gång, och så glömde jag att ta ut dem. Till slut så bodde jag i den bilen.

Men alla som har kört gasbil vet att det är lite speciellt. Det tar lite längre tid att tanka, och under tiden sitter själva vredet till tankmunstycket fast i bilen. Tusse minns en av de turer till och från Stockholm, då han medan han tankade hörde Voices på radion för första gången.

– Jag tappade det, höjde upp volymen till högsta, och spelade in mig själv när jag lyssnade på den – och körde i väg.

Det var bara det att gasslangen fortfarande satt kvar i bilen ...

Men av säkerhetsskäl delade den på sig, och den hårda delen slog ett djupt hål i bilens sida. Ett hål som fortfarande vittnar om den där första gången Voices spelades på radion ...

Tusse skäms lite när han berättar, och ännu mer skämdes han när han fick stå till svars inför sin pappa.

Men med Volkswagen Tiguan laddhybrid hittade han hem – även om flytten till Stockholm gärna får innebära en helt ny elbil.

"Jag tycker ju om att köra på el, och i takt med att jag blir mer medveten lånar jag mer kläder som jag lämnar tillbaka. Jag tänker på att inte köpa för mycket nytt."

– Jag tycker ju om att köra på el, och i takt med att jag blir mer medveten lånar jag mer kläder som jag lämnar tillbaka. Jag vill gärna köra eldrivet, och även bli ambasadör för någon miljöorganisation, och jag tänker på att inte köpa för mycket nytt.

ATT TUSSE ANNARS älskar färg, form och att uttrycka sina känslor med kläder, har väl inte undgått någon. Han älskar att botanisera på tjejavdelningen, och på second hand. Och hans positiva och smått excentriska stil är ett välkommet inslag på den svenska artistscenen. Den sticker ut, men är samtidigt högst personlig, lite som Harry Styles, som också är en av stilikonerna.


Vågade du ens drömma om det här som liten?

– Det har varit en dröm i fjärran. Om jag kan stå på en scen och underhålla en publik med musik och garv, så kommer jag att bli glad. Sen att det är en så här stor scen, det hade jag aldrig trott.

Har du något råd till andra, som också vill följa sin dröm?

– Den här glädjen man känner inför vilken dröm det än är, tänk att du har den hela vägen fram till drömmen. För varje talangtävling när jag växte upp kände jag samma glädje som jag känner nu, efter och innan Eurovision.





Med sin Tiguan
laddhybrid tar
Tusse med sig sina
syskon på härliga,
"meningslösa" turer
till närmaste stad.



Tusse, på väg.

Andra samtalet

D

ET HAR GÅTT drygt tre månader sedan jag träffade Tusse för första gången. Sedan dess har han hunnit ta studenten, sänt sitt Sommar i P1, varit med i Allsång på Skansen, Lotta på Liseberg, turnerat med Diggiloo, skrivit en ny singel – och ja, flyttat hemifrån.

Och det är en annan person jag möter.

Han verkar lugn, nästan samlad, lite fåordig – och inte lika ”känslorna på utsidan”, kanske precis det kändisskapet gör med en när man börjar bli varm i kläderna.

Så hur gick det med studenten, blev det som du ville?

– Hundra procent, hundra procent, både med betygen, för jag kämpade verkligen in i det sista med att lämna in allting, och att få fira med kompisarna och bara säga hej då till skolan. Det kändes som ett bra avslut på det kapitlet.

För att inte tala om den snackis som ditt sommarprat väckte. Berätta?

– När man gör något sådant, liksom talar från hjärtat, det är mina ord, och man får välja vad man vill säga, och hur det kommer tas emot. Det är så läskigt. Särskilt den

där frasen ’Välkommen till mitt Sommar’, som man hört så många andra säga. Jag fick spela in den typ fem gånger, för att jag var så nervös.

– Men att jag fick chansen att tala om min upplevelse, mina minnen, min historia och bara hoppas att någon där ute kan känna igen sig, få andra att bli berörda – och få berätta sitt eget livsperspektiv. Det var det som var viktigt för mig, att berätta min sanning. Att visa ett annat perspektiv av ett liv. Alla har ju sin historia, och ingen väg är tyngre än någon annans ... ☺



◀ Volkswagen Magasins Malin Lundberg Aguilera med visionären Tousin Chiza.

Cankey får extraljusen att fungera ihop
med VWs helljusautomatik - slår
på/av automatiskt.

Ingen åverkan på bilen -
kläms över CAN-kablarna.

Snabb montering -
endast 15 min.

Kontakta din lokala VW-återförsäljare för mer information.

STONEHILL
— PARTS AB —



**”Det finns
väl ingen
som vill
tävla mot
fuskare?”**

SEBASTIAN SAMUELSSON

Ålder: 24 år.

Bor: Östersund.

Tävlrar för: I 21 IF.

Främsta meriter:

OS-guld i stafett 2018.

OS-silver i jaktstart

2018, VM-silver i sta-

fett 2021, VM-silver i

jaktstart 2021.

Med sikte på OS-guld – och rättvisa

TEXT

Henrik Lenngren

FOTO

Per Danielsson

Han är svensken som skjuter skarpt på skjutvallen – men också vid sidan av skidskyttearenan.

Med ett starkt rättspatos är det viktigt för Sebastian Samuelsson att ta upp kampen mot dopning.

– Det är mitt ansvar som offentlig person, säger han.

SEBASTIAN SAMUELSSON HADE precis fyllt 21 när han som OS-debutant tog flyget till Sydkorea. Något medaljhopp var han knappast – inför mästerskapet 2018 hade han aldrig varit på pallen i världscupen.

Ändå lyckades Sebastian bokföra två medaljer: guld i stafetten och ett sensationellt silver i jaktstarten.

– Jag minns att det var så svårt för mig att ta in. Det var en dröm jag hade men jag trodde absolut inte att jag skulle nå den så tidigt som 2018. På något sätt lyckades jag

skydda mig själv från att tänka fel. Allt var surrealistiskt, berättar han med tre och ett halvt års distans till den händelse som fick en trofast svensk tv-publik att kasta sig upp från sofforna och jubla.

När OS i Kina närmar sig med stormsteg är Sebastian inte längre rookie, utan snarare ett av Sveriges stora OS-hopp.

– Det var just det här jag drömde om som liten kille. Det är roligare att gå in i ett olympiskt spel nu när jag känner att jag verkligen kan ta medalj. Förra gången var det mycket se och lära, även om det gick →



▲ Sebastian Samuelsson menar att hans mamma haft en stor del i att han nu vågar ta ställning i frågor om rätt och fel.



1,3 miljoner kronor. Så mycket kostade rullskidbandet för skejtåkning. Och lokalen där det står har Sebastian Samuelsson själv renoverat, med lite hjälp från landslagskollegan Jesper Nelin och andra vänner.

”Alla vi idrottare har möjlighet att göra nytta, och det kan kretsa kring jämställdhet, klimatförändringar, mänskliga rättigheter eller dopning.”

väldigt bra. Nu åker jag till Peking för att hämta hem en medalj. Det är motiverande och inspirerande.

DE SENASTE ÅREN har Sebastian Samuelsson skjutit skarpt även utanför skjutvalarna. Han har inte dragit sig för att kritisera Wadas ordförande Sir Craig Reedie eller det faktum att Alexander Loginov tilläts tävla på VM trots att han varit dopningsavstängd.

Gång på gång har Sebastian påtalat att utövare inom skidsporten måste ta ett större och bredare ansvar.

– För mig har det hela tiden varit självklart att ta olika sorters fajter. Många tycker att jag sticker ut, men jag svarar ju bara på de frågor som jag får utan att för den skull ducka. Det är många som inte vill prata om dopning och när jag väl gjort det har det blivit en stor nyhet.

Har det alltid varit viktigt att stå upp

för saker du tycker är rätt och riktigt?

– Jag har ett starkt rättspatos och vill att saker och ting ska gå rätt till. Jag vill kunna tävla på samma villkor som alla andra; det finns väl ingen som vill tävla mot fuskare? Jag har tagit diskussionerna i hopp om att det ska bli mindre fusk i framtiden.

Är det viktigt för dig som offentlig person att göra din röst hörd?

– Är man en offentlig person så har man ett forum som man bör använda, oavsett vad man brinner för. Alla vi idrottare har möjlighet att göra nytta utanför den rena underhållningen som ändå idrotten är, och det kan kretsa kring jämställdhet, klimatförändringar, mänskliga rättigheter eller dopning.

Är det för få aktiva som gör det?

– Ja, lite så är det ju, även om känslan är att fler och fler vågar yttra sig i dag. Men rent krass är det fortfarande så att en ”typisk” idrottare inte vill prata om tunga

frågor eftersom de är rädda för att förlora energi och inte kunna fokusera på tävling. Varför ska man som idrottare enbart kunna tänka på en sak i taget? Bara för att jag pratar om dopning betyder det inte att jag är ofokuserad när jag väl står på startlinjen. Däremot är det viktigt att kunna öppna för andra perspektiv mellan tävlingarna.

I din fjajt för en renare idrott har du ibland fått utstå kritik och du har till och med fått hot. Är det värt det?

– Det där har jag funderat mycket på. I grund och botten tycker jag verkligen att det är värt det. Samtidigt: jag hade kanske inte sagt allt det jag sa under förra OS om jag visste vilka reaktioner det skulle skapa. Jag var lite naiv och tänkte att det jag sa nog inte var så himla kontroversiellt. Alla vill väl tävla på lika villkor, och inte mot fuskare ... Men så här i efterhand är jag glad att jag tog ställning. Jag är rätt trygg i →

●
”Jag hade kanske inte sagt allt det jag sa under förra OS om jag visste vilka reaktioner det skulle skapa. Men så här i efterhand är jag glad att jag tog ställning.”



▲ 2018 blev det OS-guld i stafett och OS-silver i jaktstart. Nu vill Sebastian Samuelsson hämta hem fler medaljer.



▲ Svenska skidskyttarna hör till ett av Sveriges mest populära och framgångsrika landslag.

mig själv som person och står stadigt.

Varifrån kommer ditt mod och civilkurage?

– Jag ser nog inte mig själv som så himla modig. Men ända sedan barnsben har jag haft många diskussioner med min mamma om vad som är rätt och fel. Det har jag lärt mig mycket av.

Vad vill du helst bli – beundrad för dina prestationer som skidskytt eller för dina ideal som medmänniska?

– Det är mycket roligare att få beröm eller positiv feedback för saker jag har gjort utanför skidskyttet. Folk kommer fram och säger: ”jäklar vad du är bra på skidskytte”, men det kan jag ju själv lista ut genom att läsa den senaste resultatlistan. Skidskytte och prestationer är svart och vitt. Men om folk tycker att jag har gjort en insats för annat än idrott känns det väldigt fint, säger Sebastian.

HAN ÄR ÖVERTYGAD om att OS i Kina blir ett av de renare spelen på länge, och poängterar att saker och ting hela tiden går åt rätt håll. Samtidigt lägger han in en passus:

– Det är naivt att säga att det inte kommer att vara folk som är dopade under OS, det kommer förmodligen att finnas någon skidskytt och andra idrottare inom andra sporter som är dopade. Det vore konstigt om man trodde något annat.

Inför OS laddar han upp med vanliga världscuptävlingar, även om tankarna på OS hela tiden finns i bakhuvudet.

– När jag går in i mitt andra OS har det blivit tydligare hur stort det faktiskt är med OS. Jag förstod nog inte riktigt det i Sydkorea. Det känns inspirerande på förhand på ett annat sätt nu.

Får vi se dig på pallen?

– Ja, det får ni! ☺

Stenskott?

Laga eller byt vindrutan hos dem som verkligen kan din bil.

Om du råkar ut för ett stenskott, laga eller byt rutan på en gång innan den spricker upp mer. Vindrutan är en integrerad del i bilens säkerhetssystem. Här sitter många viktiga funktioner och sensorer. Så låt våra glasexperter göra jobbet, de kan din Volkswagen utan och innan. Det kostar inte mer än hos andra – du betalar bara självriskan.

Se mer och boka på volkswagen.se.



Dela upp betalningen på 12 månader utan ränta och avgifter.

Med Volkswagenkortet Visa kan du dela upp ditt köp hos din Volkswagenåterförsäljare på 12 mån utan ränta eller avgift för krediten vilket ger en effektiv ränta på 0,0% (2020-01-27). Den genomsnittliga månadskostnaden är 834 kr och totalt återbetalningsbelopp är 10 000 kr vid en skuld på 10 000 kr. Volkswagenkortet Visa är en löpande kontokredit med ränte- och avgiftsfri inköpsmånad. Om du väljer att delbetala ditt köp utanför din Volkswagenåterförsäljare eller om du frångår din delbetalningsplan för köpet tillkommer f.n 17,40% rörlig ränta och avavgift om 25 kr/mån. Detta ger ett månadsbelopp på 923 kr, ett totalt återbetalningsbelopp på 11 081 kr och en effektiv ränta på 21,27 % vid en skuld på 10 000 kr i 12 månader. Samtliga räntor per 2020-01-27. Kreditgivare är Ikano Bank AB (publ), orgnr 516406-0922. Poäng utgår inte vid betalningar genom tjänsten Betalo eller kontantuttag.



▲ Några minuter innan David Sjöström började vandrigen flög en helikopter under linan – trots totalt flygförbud i området. "Det gjorde att det kändes extra nervöst."

Livsfarlig linvandring i Lapporten

600 meter över marken. På en lina mellan två berg. Du är helt ensam, flera timmar från andra sidan och vinden viner. Skulle du klara det?

Text Petter Jennervall

DET NYA VÄRLDSREKORDET i highline – linvandring – är på 2 130 meter. Svenska David Sjöström och sju andra gick den sträckan över Lapporten i Abisko. 600 meter upp i luften.

– Det var en enorm känsla att se tillbaka på 2,1 kilometer av highline och veta att jag hade klarat det, säger han.

Det tog timmar att vandra över och tyske Quirin Herterich blev den förste att klara sig över helt utan att ramla, vilket är ett krav för världsrekord.

– Vi satt i total tystnad när han närmade sig. Han var jättetrött, höll på att ramla men klarade det. Glädjen var total! Han hade tränat i flera år för det här, och grät. Det var stort att få vara med när han förverkligade sin dröm.

Men resan dit var inte utan utmaningar. Bland annat så fick idén med helikopterhjälp för att spänna upp linan skrotas, kvällen före riggningen. I stället fick teamet gå med linan genom dalen, ta hjälp av drönare upp för de vertikala bergväggarna och sedan vinscha linan över Lapporten.

Världsrekordet är avklarat. Vad är nästa mål?

– En ultralång highline i Norge, 800 meter upp. Den både skrämmer och inspirerar mig, säger David Sjöström. ☺

▼ "Vi är väldigt stolta över att ett världsföretag som Volkswagen såg potentialen i vår vision. Volkswagen-bussarna var helt perfekta för teamets resa från Malmö till Abisko, säger David Sjöström"





**Skenet bedrar
– det är
extremhøgt**

600 meter ovanför marken, i midnattssolen. Vackert och livsfarligt. "Händer något oväntat på mitten, efter 1 000 meter, är det väldigt svårt att bli räddad", säger David Sjöström.

Vägen till enkelt biläggande. All-in samlar allt på en faktura.

Genom All-in samlar vi dina bilkostnader med en månatlig betalning på en faktura. En förmånlig och enkel biladministration som ger dig mer tid för din egen verksamhet.



Volkswagen Företagsleasing – Följer bilens värdeminskning, vilket ger dig en lägre månadsbetalning och möjlighet att byta till en ny bil oftare.



Volkswagen Försäkring – Väljer du vår finansiering får du även rabatt på Volkswagen Försäkring.



Volkswagen Serviceavtal från 1,10 kr milen – Ger kontroll över dina service och underhållskostnader. Originalservice ökar livslängden och andrahandsvärdet på din Volkswagen Transportbil.



Drivmedelskort. Vi kan också erbjuda drivmedelskort med företagsrabatt som du får utan några tillkommande avgifter.

Se aktuella kampanjer och beställ online på leasing.volkswagen-transportbilar.se.



Beställ online

Volkswagen Financial Services



Transportbilar

Under det gemensamma varumärket Volkswagen Financial Services erbjuds serviceavtal genom Volkswagen Service Sverige AB och bilfinansiering genom Volkswagen Finans Sverige AB, helägt dotterbolag inom Volkswagen Group. Volkswagen Försäkring är en del av If Skadeförsäkring AB.

Väljer eldrivet för miljön och egna lönsamheten

Många företag och förbund börjar nu använda elbilar – även transportfordon. Och det lönar sig på flera nivåer.

Bästa sätten för en BRF att installera laddplatser

Med rätt leverantör och installatör går installationen av laddstationer smidigt även för flerfamiljshus och radhuslängor.

"Om man vattnar vägarna kan de växa"

Barnen i framtidspanelen spår hur städerna ser ut i framtiden – och tipsar om hur vi kan ta oss fram genom dem.

Kapitel 2 Innovation →



"Fossilfrihet 2030 är ingen utopi"

PostNords hållbarhetschef Sofia Leffler Moberg vet att det hennes välkända, blå logistikföretag tar sikte på ger effekt: "Om vi pekar ut riktningen så finns det inget som säger att inte andra också skulle klara det."

Foto Magnus Glans

Fossilfri jättesatsning av PostNord

“Vår roll i klimatomställningen är central”

Med sikte på fossilfrihet 2030 investerar PostNord successivt i en fordonsflotta som förs fram med förnybar energi. Flottan utgörs bland annat av drygt 2 000 fordon från Volkswagen.

– Vi är den största aktören på svensk logistikmarknad och vår roll i klimatomställningen är helt central, säger PostNords hållbarhetschef Sofia Leffler Moberg.

TEXT

Lars Öhman

FOTO

Magnus Glans



▲ PostNord har en tuff utmaning, från 300 000 ton koldioxidekvivalenter till 0. På knappa tio år. "Svårt men görbart", säger Sofia Leffler Moberg.

”FOSSILFRIHET 2030 ÄR INGEN UTOPI, MEN DET ÄR SVÅRNÅTT OCH KOMMER ATT KRÄVA MYCKET AV MÅNGA.”



VARJE DAG transporterar PostNord en halv miljon paket och sju miljoner brev. Målsättningen – och utmaningen – är att bedriva en helt fossilfri verksamhet 2030. Det ska uppnås genom effektiviseringar inom logistik, fler elfordon, användning av biodrivmedel och

energismarta byggnader. Ett fokus på varsam, och därmed sparsam, körning bidrar också.

Hållbarhetschefen Sofia Leffler Moberg säger att det finns ett kundtryck på att ligga långt fram i omställningen. Hon hoppas också på att konsumenterna pressar på för ett klimatanpassat samhälle och understryker att det inte bara handlar om att ställa om den egna verksamheten. Det handlar också om att möjliggöra för andra att göra det.

– Vår satsning har mottagits extremt väl. Den välkomnas med öppna armar, säger hon.

UNGEFÄR EN FJÄRDEDEL av utsläppen kommer från PostNords egna transporter och tre fjärdedelar från köpta transporter. Vid sidan av att uppgradera fordonsflottan och tanka grönt, vill företaget också säkra att leverantörerna, flera av landets största åkerier, går samma väg.

– Fossilfrihet 2030 är ingen utopi, men det är svårnått och kommer att kräva mycket av många. Vi tänker att om vi pekar ut riktningen så finns det inget som säger att inte andra också skulle klara det.

I juni 2020 inleddes en delsatsning på klimatsmart logistik då Södermalm i Stockholm övergick till en helt fossilfri leveransverksamhet. Landets större städer följer därefter stegvis efter. Först ut var Helsingborg och Uppsala.

– Det har gått bra, och många medarbetare är engagerade i klimatfrågan. Det de för med sig från jobbet kommer samhället till gagn. De projekt vi har finns ett stort engagemang kring, inte minst fossilfria städer, säger Sofia Leffler Moberg.

LIV NAJJAR, CHEF för fordon och anläggningar, konstaterar att PostNord både behöver reinvestera i nya fordon och rotera bilar där man ser behov av nya varianter för att klara satsningen. Totalt finns över 8 200 registrerade fordon.

– Det är komplicerat att ställa om en så stor fordonsflotta. Den är delvis ålderstigen och alla

bilar är inte anpassade för förnybara drivmedel. Som alla vet innebär det en väsentligt stor prisskillnad att köpa ett eldrivet fordon. För oss som ska nå kunder och mottagare längst ut i kapillärerna är räckvidd och laddinfrastruktur ett bekymmer, säger Liv Najjar och tillägger:

– På skåpbilssidan handlar det om volym. Branschen erbjuder ännu inte elektrifierade skåpbilar i den volym vi har behov av.

EN OPTIMERAD LOGISTIK spelar också en betydande roll om PostNord ska nå sitt högt satta mål. Tillväxten inom e-handeln är närmast explosiv och vissa dagar hanteras upp emot en miljon paket. Som jämförelse nämner Sofia Leffler Moberg att motsvarande siffra för bara några år sedan rörde sig kring 300 000.

– Vi har inte nått kapacitetstaket men måste ha en effektiv logistikapparat för att inte göra av med onödigt energi eller köra onödiga mil, allt måste komma rätt.

Ett problem man brottas med är den stora mängden luft i paketerna. Enligt försiktiga uppskattningar består e-handlade paket i genomsnitt av minst 30 procent luft.

– Förutom ruttoptimering är arbetet med fyllnadsgrad, utan att riskera arbetsmiljön för medarbetarna, viktigast. Det vi kan göra är att skapa opinion och samarbeta med kunder för att hitta lösningar. Vi kan göra mer när det gäller fyllnadsgraden i våra fordon, men vi själva är sällan orsaken bakom luften i paketerna.

SOM BEKANT FRAKTAR inte PostNord försändelser enbart via vägnätet utan också på räls. Med tåg rör det sig om brev och så kallade varubrev med en maxvikt om två kilo.

– Vi kör så stora volymer vi kan. Men hur man än gör så innebär tågtransporter fler omlastningar, vilket kostar pengar. Dessutom skulle det innebära längre leveranstid, något exempelvis e-handelsföretagen inte vill. Hittills har det inte varit attraktivt att frakta paket i stor skala på tåg, men man ska inte utesluta tåget som transportmedel. Hur det ska användas i framtiden behöver vi alla fundera över.

Enligt Sofia Leffler Moberg släppte PostNord ut cirka 300 000 ton koldioxidekvivalenter från icke-förnybara drivmedel under 2020. 2030 ska alltså den siffran vara noll. Hon säger med övertygelse att det blir svårt men att det samtidigt är fullt görbart.

– En utmaning blir att täcka det stora behovet av biodrivmedel och en annan att snabba på utvecklingen och infrastrukturen för tunga elfordon. I branschens omställning kommer vi att dra viktiga lärdomar och vi kommer att behöva vara både flexibla och innovativa. ☺



Liv Najjar



En fossilfri leverans
på väg till dig

e-CRAFT

▲
Fler eldrivna skåp-
bilar efterfrågas
av PostNord.



▲ Liv Najjar har full koll på fordonsflottan med hjälp av Volkswagens system.

PostNords fordonsflotta

- 11 500 fordon, varav 8 200 är registrerade driftsfordon. Resterande antal fordon består av cyklar, elfordon, efterfordon (släp/trailers) och truckar.
- Av 8 200 fordon är hela 22 procent fossilfria. Merparten av dessa 22 procent är helt elektrifierade. Andelen eldrivna fordon, samt fordon med alternativa drivlinor, kommer successivt växa i takt med att PostNord årligen reinvesterar i nya fordon.
- Den första elektrifierade skåpbilen PostNord köpte in var en Volkswagen. Den mindre utdelningsbilen är däremot av annat märke då Volkswagen ännu inte erbjuder högerstyrda bilar för ändamålet.

Så bidrar Volkswagen till PostNords klimatmål

Med Connected Fleet har PostNord kontroll över sina driftsfordon som är lättare än 3,5 ton och kan därmed minska drivmedelsförbrukningen.

– För oss är det viktigt att alla fordon framförs säkert och lagligt, säger Liv Najjar, chef för fordon och anläggningar på PostNord.

Text Lars Öhman

Foto Magnus Glans

POSTNORDS SYFTE MED Connected Fleet är att minska drivmedelsåtgången genom sunda körbeteenden, öka fordonsnyttjandet, ha en automatisk registrering av mätarställningar in i affärssystemet samt att på sikt kunna planera fordonservice.

I över tre år har man hanterat och administrerat fordonsflottan med Connected Fleet. Att valet föll på just det systemet förklarar Liv Najjar med att leverantören Connected Cars bäst uppfyllde PostNords kravspecifikation.

– Vi har samma lösning och leverantör för våra fordon i Danmark.

Av PostNords 8 200 registrerade fordon är ungefär 5 200 skåpbilar och utdelningsbilar anslutna till tjänsten.

UTÖVER EN AUTOMATISK registrering av mätarställning finns ett inbyggt varningssystem som, enligt trafikljusmodellen, larmar vid olämpligt körbeteende.

– I verktyget mäts hårda accelerationer, inbromsningar, hårda kurvtagningar samt tomgångskörning. Parametrar som gör det möjligt att följa upp olämpliga körbeteenden, vi vill att alla våra fordon ska framföras på ett lagenligt sätt för att skapa säkerhet för alla våra medarbetare och medtrafikanter. Har vi bilar som rullar ”grönt” talar vi även om en fördelaktig drivmedelsförbrukning.

Hur har implementeringen av tjänsten fungerat?

– Det har varit en resa eftersom vi har så många olika fordonsmodeller och märken. Samt att våra fordon finns utspridda från norr till söder vilket var en utmaning i sig under själva installeringen av verktyget. Det känns positivt att vi nästan är i hamn nu, säger Liv Najjar. ☺



Allt om Volkswagen Fleet Connect

Alla Volkswagen Transportbilar från årsmodell 2020 och senare har en märkesanpassad funktion av PostNords Connected Fleet som är gratis att aktivera och använda.

Volkswagen Fleet Connect ger föraren möjlighet att via en app på telefonen få information om resor och föra en digital körjournal. Bilens status går att läsa av i appen och skulle ett felmeddelande dyka upp så får både föraren och den valda märkesverkstaden bilens felkod. På så sätt kan verkstaden ofta göra en bedömning av problemet och planera en åtgärd utan att föraren behöver komma in och visa upp bilen.

För ett större företag, som till exempel PostNord, finns också möjlighet att köpa till en webbtjänst där man kan ansluta alla sina bilar för en total bild av hela vagnparken. Då kan den fleetansvarige se var alla bilarna befinner sig i realtid för att optimera körrutter samtidigt som aktuellt servicebehov kan läsas av för effektiv planering av serviceåtgärder.



Billån eller Leasing. Anpassat till din nya elbil.

Vi anpassar bilfinansiering efter dina behov där vi även kan garantera restvärdet på din nya Volkswagen. Bilfinansieringen följer bilens värdeminskning, vilket ger dig en lägre månadsbetalning och möjlighet att byta till en ny bil oftare. Med Volkswagen Lease&Care förenklar vi ditt elbilsinnehav i vardagen. Välj mellan tre olika servicepaket utifrån dina behov. Allt på en faktura och betalning per månad.

Gå in på volkswagen.se "modeller & bygg din bil" så ser du även månadsbeloppen och hur mycket bil du får för pengarna. Kanske rentav mer än du först trodde.

Skanna QR-koderna för aktuella erbjudanden på Privatleasing och Business Lease.



Privatleasing



Business Lease

Volkswagen Financial Services



Under det gemensamma varumärket Volkswagen Financial Services erbjuds serviceavtal genom Volkswagen Service Sverige AB och bilfinansiering genom Volkswagen Finans Sverige AB, helägt dotterbolag inom Volkswagen Group. Volkswagen Försäkring är en del av If Skadeförsäkring AB. Energiförbrukning blandad körning ID.4 från 17,2-18,6 kWh/100km, CO₂-utsläpp 0 g/km. Miljöklass Euro 6 AX.



▲ Johan Axelsson återförenades snabbt med sin Göskungen-strajpade Amarok.

Johan fångade tjuven med Fleet Connect

Johan Axelsson svängde förbi macken i hopp om att köpa några semlor.

90 sekunder senare var hans bil stulen – men tack vare ett påkopplat Fleet Connect-system kunde polisen snabbt hitta tjuven.

Text Henrik Lenngren

Foto Fredrik Schlyter

NÄR EGENFÖRETAGAREN JOHAN Axelson en kväll i februari skulle köpa semlor på en mack lät han nyckeln till sin Volkswagen Amarok sitta kvar i tändningen.

Ett misstag, skulle det visa sig.

– Jag var bara borta i en och en halv minut, men när jag kom tillbaka var bilen spårlöst försvunnen. Först trodde jag att en polare, som jag träffade på parkeringen, hade skojat med mig, säger Johan.

Efter att ha gått ett rekarvarv runt området insåg han dock att bilen faktiskt var stulen. Många tankar vevades runt i Johans huvud innan han plötsligt kom på

att han hade GPS-spårning, via Volkswagens Fleet Connect-system, i bilen.

– Samtidigt som jag pratade med polisens ledningscentral såg jag i appen att bilen uppehöll sig på Krematoriegatan i Norrköping, ungefär 17 kilometer bort. Det visade sig vara två minuter från polishuset i stan. En polisbil med blåljus fick snabbt syn på bilen. Om man snor en strajpad bil som det står "Göskungen" på är det inte så lätt att hålla sig gömd, säger Johan, som driver ett företag med samma namn.

SOM BILÄGARE HAR han historiskt sett inte gjort sig känd som en kund som "jagat moderna, tekniska prylar".

– Men några dagar innan stölden var jag faktiskt inne och kikade i appen då den indikerade att batterispänningen var låg efter att jag hade kört lite för hårt med dieselvärmaren. Jag kunde också se var bilen stod parkerad – en fantastiskt bra grej. Tack vare Fleet Connect kunde ju sedan poliserna ta upp jakten direkt när

jag ringde dem. Det var häftigt och jag är jätttacksam att systemet existerar.

En riktig deckarhistoria?

– Ja, men jag köpte nog Sveriges dyraste semlor, säger Johan och småskrattar.

– Först fick jag betala 2 000 kronor i böter eftersom jag lämnade nyckeln kvar i egen bil och därmed räknades som medbrottsling. Sedan gjorde tjuven en buckla i förardörren, så självrisken blev ganska hög. Men det kändes förstås skönt att få bilen tillbaka. Nu hoppas jag på rättegång så att jag kan ställa skadeståndskrav – av ren principalsak. ☺



Tips!

Har du en Volkswagen Transportbil från årsmodell 2020 eller senare? Kom ihåg att aktivera tjänsten Fleet Connect du också. Förutom att lokalisera eventuella tjuvar så har du en elektronisk körjournal och en koppling mot din verkstad som kan hjälpa dig på distans om en felkod i bilen dyker upp.



KABE MADE IN SWEDEN



Virtuell mässa!
Se alla KABEs nya husvagnar & husbilar på kabe.se.

Nya platser. Alltid hemma.

Vår strävan är att alltid ligga steget före med teknik och komfort utöver det vanliga. Med funktioner som höjer livskvaliteten var du än befinner dig. Vi lägger mycket arbete på att ständigt utveckla våra husvagnar och husbilar, att alltid ligga i framkant. För att kunna erbjuda dig som KABE-ägare det allra bästa – en husvagn eller husbil som håller högsta standard och exklusiv känsla inifrån och ut.

Välkommen hem till din KABE.


Alltid steget före

KABE

  [kabehusvagnarhusbilar](https://www.kabehusvagnarhusbilar.se)

Hitta din återförsäljare på kabe.se

Pakten ska ge Stockholm helt eldriven trafik inom nio år

Målet är att göra trafiken i Stockholm helt elektrifierad till år 2030. Och Elektrifieringspakten med Volkswagen, Scania, Ellevio och Stockholms Stad ska skapa rätt förutsättningar.

– Nu handlar det om att laddningen ska fungera för alla hushåll och företag som behöver mobilitet, säger Volkswagenchefen Sten Forsberg.

Text Henrik Lenngren

"Vi blir av med både klimatutsläpp och den dåliga luften."



Daniel Helldén

INGEN STOCKHOLMARE SKA behöva oroa sig över att hitta en laddplats i framtiden. Det menar Daniel Helldén (MP), Stockholms trafikborgarråd.

Men i dag ser verkligheten lite annorlunda ut. – Det behövs väldigt många fler laddstolpar för att alla i Stockholm ska kunna köra på el. Särskilt för dem som parkerar på gatan behöver det bli enklare att ladda bilen. I dag har vi ungefär 1 600 publika laddplatser, men det räcker inte. Därför har vi slagit fast att samtliga gatuparkeringar i stan ska ha laddmöjlighet senast år 2030, säger han.

Visionen är att det mest klimatsmarta alternativet också ska vara det smidigaste.

– Den som vill byta bensin- eller dieselbilen till en elbil ska inte hindras av en bristfällig laddinfrastruktur, säger Daniel Helldén.

Han menar att klimatneutrala drivmedel är nödvändiga för att komma till rätta med utsläppen från trafiken.

– Där är eldrift med förnybar energi en viktig lösning. Den stora fördelen är att vi både blir av

med klimatutsläppen och den dåliga luften – win win. Men eldriften löser inte allt. Vi behöver också minska den totala motortrafiken, exempelvis genom att göra det lättare för fler att åka kollektivt, cykla eller promenera.

I MARS KROKADE Volkswagen arm med Scania, Ellevio och Stockholms Stad i en elektrifieringspakt för att skapa förutsättningar för att göra Stockholmstrafiken helt elektrifierad till år 2030. I framtiden är tanken att stockholmarna helt ska kunna klara sig på elektrifierade gods- och persontransporter. Transporterna står för hälften av koldioxidutsläppen i Stockholm. Om transportsektorn blir elektrifierad, innebär det ett stort steg mot en fossilfri stad.

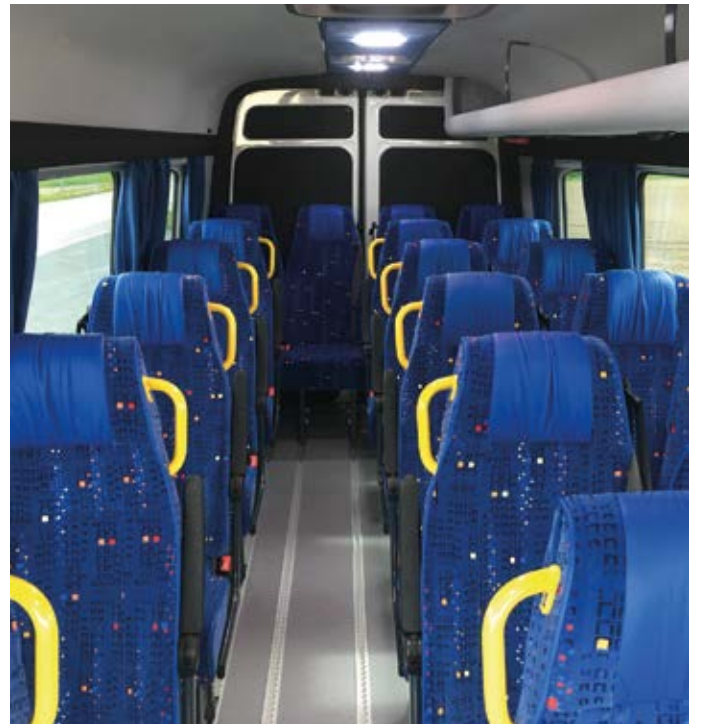
– Batteridrivna elbilar är det klart bästa alternativet för att klimatanpassa bilen. Det finns redan bra eldrivna personbilar på marknaden och fler kommer. Nu handlar det om att laddningen ska fungera för alla hushåll och företag som behöver mobilitet. Det kommer att krävas god tillgång till laddning i samtliga bostadsområden och industriområden, säger Sten Forsberg, chef för Volkswagen Personbilar.

JOHAN LINDEHAG, VD för Ellevio, poängterar att gods- och persontransporterna behöver stabila elnät för att fungera.

– För att övergången till elfordon ska fungera måste vi skapa ett väl utbyggt system för laddning, både hemma och på publika platser. Ska det funka behövs många olika kunskaper och erfarenheter där fordonstillverkarna, politiken och elnätsleverantören har olika perspektiv. Nu samlas vi för att lösa utmaningarna tillsammans i stället för att sitta på varsin kammare.

Enligt Johan Lindehag blir utmaningar och framtidsmål bara verklighet om man spelar lagspel.

– Därför tog vi initiativ till Elektrifieringspakten. Det är en unik samverkan mellan näringsliv och politik som ska göra Stockholm världsledande i strävan mot en fossilfri fordonsflotta 2030. Vi är glada över att den här fågeln nu lämnar boet och ser fram emot att få samarbeta med både transportföretagen och staden. ☺



Vi kan anpassning

Vår styrka är att skapa lösningen för ert transportbilsfordon.
Kontakta oss för mer information.



bewa.
intraf

www.bewaintraf.com

– Elbilen är helt överlägsen. Det är framtiden, och framtiden är nu.

Det menar **Björn Lönn**, fastighetsförvaltare på Holmsund Property i Gävle, ett av många företag som nu väljer att storsatsa på eldrift.

TEXT

Henrik Lenngren

FOTO

Alexander Lindström



Företagen som storsatsar på elbilar:

”Ekonomiskt mer fördelaktigt”

SEDAN EN TID tillbaka erbjuder fastighetsbolaget Holmsund Property sina hyresgäster att låna klimatsmarta Volkswagen ID.3 för sina tjänsteresor inom Gävle stad.

– Det är självklart ett populärt erbjudande. Hyresgästerna sparar in kostnaden för en egen bil med allt vad det innebär, exempelvis parkering och underhåll, säger Björn Lönn.

Enligt honom har bilen ett unikt framtidstänk.

– Den är ju klimatneutral vid leverans och klimatskulden blir mindre än om man köper en cykel. Dessutom är komforten och körglädjen jämförbar med klart dyrare bilar.

Att kliva över till elbilssidan var ett gemensamt beslut i företaget, berättar Björn:

– Vi kände att vi kunde påverka både närmiljön och omgivningen på ett relativt enkelt sätt. Klimatfrågan är självklart viktig, men att se sina

barn andas in skadliga avgaser när de hoppar in i bilen en kall vinterdag påverkar mer på ett personligt plan.

ETT ANNAT FÖRETAG som har som strategi att minska de fossila utsläppen är byggkoncernen Lindab med dess svenska dotterbolag, som nu är i full färd att elektrifiera en stor del av bilflottan.

– Förutsättningarna och utbudet av elbilar har blivit väsentligt bättre i dag än för några år sedan. Många tillverkare har lyckats få fram intressanta elbilar som passar bra mot tjänstebilsektorn. Detta innebär att vi på ett naturligt sätt kan ta in elbilar i vår policy som valbara alternativ åt våra tjänstebilsförare, säger Mats Andersson, group sourcing manager.

Han konstaterar att elbilar har ett förhållandevis högt restvärde och att det därmed, utöver



”Komforten och körglädjen i ID.3 är jämförbar med dyrare bilar.”

Björn Lönn,
Holmsund Property



"Vi vill ligga i framkant, inte minst genom att vara fossilfria."

Carina Barthel,
Ystad-Österlenregionens
miljöförbund

miljöperspektivet, även finns ett ekonomiskt incitament att ha elbilar i tjänstebilflottan.

– Enligt våra prognoser är det inte orimligt att tro att minst 50 procent av vår vagnpark är rena elbilar inom loppet av två till tre år. Det beror självfallet på förutsättningarna på marknaden, det vill säga att biltillverkarna lyckas tillverka och leverera i takt med efterfrågan.

Företaget har nu, förutom laddhybrider, även inkluderat möjligheten att välja elbilar där bland annat Volkswagen ID.4 finns som valbar bil.

– Det känns väldigt bra att vi kan ta ytterligare ett steg mot att minska utsläppen och vara en del av den stora omställning som pågår i samhället. En förare som i dag kör en laddhybrid vill såklart inte gå tillbaka och börja köra en bensin- eller dieseldriven bil. På samma sätt kommer det bli med de personer som väljer en elbil. Har man väl tagit steget går man inte tillbaka till ett mindre miljömässigt alternativ.

YSTAD-ÖSTERLENREGIONENS miljöförbund har satsat på fyra tjänstebilar som alla drivs med el, Volkswagen ID.3. Bilarna används i tjänsten när medarbetarna är ute på exempelvis livsmedelskontroll, alkoholtillsyn eller lantbrukstillsyn.

– Vi har valt att gå den här vägen för att vi vill värna om miljön. Vi är ett miljöförbund som vill ligga i framkant och föregå med gott exem-

pel, inte minst genom att vara fossilfria, säger miljöchefen Carina Barthel.

ÄVEN DET ANRIKA industrihandelsbolaget Bergman & Beving satsar på eldrift. Den största divisionen inom företaget har valt ID.4 för sina tjänstebilar.

– Rena elbilar är både det mest miljövänliga alternativet, även inräknat tillverkningen av bilen och batteriet, och samtidigt ett mycket mer kostnadseffektivt alternativ till fossila bilar, säger divisionschefen Fredrik Valentin.

Inom den del av Bergman & Beving som han ansvarar för (Workplace Safety) återfinns mer än 65 persontjänstebilar i Sverige, som används av framför allt företagets resande säljare, tekniska experter och chefer, som ofta gör kundbesök. Och nu byts samtliga fossila bilar ut mot rena elbilar från Volkswagen.

– Vi har sedan ett par år tillbaka en strategi att vi byter hela bilparken samtidigt, och att alla kör likadana bilar, för att vi ska kunna rotera runt bilar när till exempel folk börjar och slutar. Detta är extra praktiskt när många av våra bolag är små med bara en handfull bilar var.

Varför är elbil som tjänstebil ett bra val?

– Just för att rena elbilar är det enda alternativet för en hållbar framtid, samtidigt som det faktiskt är ekonomiskt mer förmånligt för både förare och företag. Vi är stolta över att vi tar det här steget, och är bland de första storbolagen i Sverige som byter till rena elbilar. ☺



"Elbil är ekonomiskt mer förmånligt för både förare och företag."

Fredrik Valentin,
Bergman & Beving

Hur fungerar det med elbilar på ett jobb med transportbehov? Väldigt bra, enligt elföretaget Elektrikern i Dingtuna. Räckvidden räcker och det är stora pengar som sparas, utöver att det är bra för både klimatet och närmiljön.

TEXT

Fredrik Lund

FOTO

Petter Bülling



▲ Elföretaget Elektrikern har nu totalt nio elbilar.

Sparar pengar på att köra eldrivna transportbilar

MED LADDSTOLPAR, laddinfrastrukturer och solcellspaneler som specialitet var det självklart för elfirman Elektrikern att även företagsbilarna skulle vara elbilar.

Räckvidden var förstas en faktor och något som vd Jimmy Wilhelmsson räknade mycket på innan företags sju dieslbilar byttes ut.

– När Volkswagen annonserade att ABT e-Caddy och e-Crafter var på gång så väntade vi på fabriken räckviddsdata innan vi lät beslutet mogna fram.

För att vara på den säkra sidan drog han ifrån ett par mil från fabriksangivelsen. Hans egen gissning låg på 10 mils räckvidd per laddning. Utifrån det gjorde han sedan en beräkning.

– Vi kom fram till att 10 mils räckvidd motsva-

rade 90 procent av företagets dagliga körningar året runt. Höjdes sträckan till 15 mil per dag täckte det hela 98 procent av all körning.

MED DEN VETSKAPEN beställdes tre stycken e-Caddy och en e-Crafter så snart de släpptes.

Bilarna fick Elektrikern levererade till sig för ett år sedan. Sedan dess har ytterligare tre ABT e-Caddy levererats.

Ett år senare kan Jimmy konstatera att den kalkyl han gjorde visat sig stämma bra mot verkligheten. Arbetsdagarna har flutit på som de ska, även under vinterhalvåret.

– Vi laddar med vanliga 3,7 kW enfasladdare med laddstyrning under natten och klarar oss bra med det, säger Jimmy. Visst ansluter vi när



”En stödladdning vid lunchen räcker för en hel arbetsdag.”

Jimmy Wilhelmsson,
Elektrikern



◀ Vid fikarasten laddas bilen lite extra. Enkelt och snabbt.

vi får chansen, men en stödladdning vid fikarasten eller lunchen räcker för att klara en hel arbetsdag.

EKONOMISKT HAR BYTET till elbilsflotta lönat sig. Servicen ingår i priset och driftkostnaderna är låga.

– Enligt beräkning kostade våra sju dieseldieselbilar de senaste fem åren 70 000–100 000 kronor i bränsle, säger Jimmy. I dag har vi nio elbilar som tillsammans det senaste året kostat 25 000–30 000 kronor i el, varav hälften kommer från våra egna solcellspaneler på jobbet. Drar vi bort det, då är vi nere på 10 000–15 000 kronor i kostnad under hela året.

Dessutom tillkom 75 000 kronor i skatt för

dieseldieselbilarna årligen, vilket för elbilarna är 3 240 kronor.

DE ELDRIVNA TRANSPORTBILARNA rymmer lika mycket som sina fossildrivna släktingar, det är bara hur lasten fördelas som skiljer sig åt en aning eftersom vikten av förbränningsmotorn ligger över drivhjulen.

Kan alla företag använda elbilar som arbetsbilar?

– Inte alla, men väldigt många, svarar Jimmy. Många tror säkert att deras företag inte kan köra elbil, men det tror jag. Mycket handlar om att ändra sitt arbetssätt och att bli mer effektiv. Detta passar de allra flesta företag. Det är jag övertygad om. ☺

Det finns en del utmaningar för bostadsrättsföreningar att installera laddplatser.

Men **Peter Krajewski** på HSB BRF Vålberga har succéreceptet:

– Hitta en pålitlig leverantör och installatör.

TEXT

Petter Jennervall

FOTO

Magnus Glans



BRF Vålberga i Järfälla installerade laddstationer:

”Fungerade klockrent”

HSB:S BOSTADSRÄTTSFÖRENING Vålberga består av 276 lägenheter, uppdelade i 10 lägenheter per radhuslänga, så när medlemmarna lyfte frågan om elbilsladdning fick planen bli att sätta laddare direkt på fasaden eller i anslutning till parkeringsplatsen.

– Intresset har varit rätt stort. Vi har tagit fram en standardinstallation med fast pris som alla våra medlemmar kan avropa. Vid lanseringen var det cirka 30 stycken som anmälde intresse direkt och sedan dess fyller vi på allt eftersom, säger styrelseledamoten Per Krajewski.

Vad behövde ni få koll på inför installationerna?

– Vi är en förening med hus byggda på 1960-talet vilket skapar frågor kring just el. Hur mycket kapacitet finns? Kan alla ladda med samma effekt? Vilken maxeffekt kan vi ta ut per laddare? Ska vi köra enfas eller trefas? Vad är det för tjocklek på elkablarna? Vem äger vad när det kommer till elinstallationer i en BRF? Ja, frågorna var många.

Och hur gick det?

– Installationsfirman Granströms El har varit helt fantastisk i sin roll som råd-

givare långt innan vi ens tackade ja till laddboxleverantören Defa. De tog tid på sig och planerade noga hur vi ska bygga och belasta våra nät med tanke på de infrastrukturella begränsningarna vi har.

Blev det en prisvärd lösning?

– Det är en hel del pengar men kostnaden per installation är ändå rimlig om man jämför mellan de olika leverantörerna.

Varför gjorde ni det?

– Vi märkte att satsningen på elektrifiering inom bilindustrin tar fart så vi ville vara ute i god tid och ta fram en gemen-



Viktiga frågor för bostadsrättsföreningen

- Hur fördelas platserna – inne och ute, på olika våningar eller i olika områden?
- Vill ni ha laddstationer på fasta platser, gemensamma/gästutrymmen eller båda?
- Hur många boende vill ha laddplatser nu, och inom loppet av 1–3 år?
- Vill ni hantera faktureringen av de boendes elförbrukning, eller ska de boende faktureras direkt?
- Vill ni att alla ska kunna ladda samtidigt – även när alla har skaffat elbil?
- Vill ni ha högsta tillförlitlighet genom lokal styrning av anläggningen?
- Vill ni kunna utnyttja hela den tillgängliga effektkapaciteten optimalt i byggnaden?
- Vill ni kunna sätta elförbrukningsgränser för att undvika höga tariffer?
- Uppfyller ni de uppsatta kraven för att få ekonomiskt stöd för utbyggnad av elbilsaddning?
- Har ni boende som behöver prioriterad laddning?
- Vill ni äga eller hyra anläggningen?

Källa: Defa

►
"De som redan har sina bilar på plats tycker att det fungerar jättebra, och är väldigt glada att vi har tagit fram en lösning som fungerar för alla", säger Peter Krajewski i BRF Vålberga.



sam lösning som fungerar för just våra medlemmar.

Några tips till andra bostadsrättsföreningar som funderar på att göra som ni?

– Ta god tid på er för att undersöka kapacitet och behov. Och hur ser läget ut om tre respektive fem år? Välj en leverantör som kommer ut och undersöker grundligt de förutsättningar som finns, kan garantera rätt effekt och förbrukning och har ett gediget servicenät gällande support och reservdelar. Här har Defa och Granströms fungerat klockrent. ☺



Vänd och läs mer om att ladda på hemmaplan.



← Laddboxar

Volkswagen har tre olika versioner: ID. Charger, ID. Charger Connect och ID. Charger Pro. Instegsversionen ID. Charger har ett riktigt lågt pris och passar dem som endast vill ladda snabbt och säkert utan andra krav på exempelvis uppkoppling. ID. Charger Pro har allt en modern laddbox behöver med uppkoppling via livslångt 4G-abonnemang, MID-mätare för att kunna följa förbrukningen samt åtkomstskydd med RFID.

Så fixar du elbilsladdning till bostadsrätten



Sofia Granfors

Småhusägarna var först – men nu hakar de som bor i flerfamiljshus på elbilstrenden.

– Det är både smidigare och billigare att ladda sin bil hemma än på en publik laddningsstation, säger Sofia Granfors, Head of e-Mobility på Volkswagen.

Text Henrik Lenngren

FLER OCH FLER bostadsrättsföreningar har börjat inse att laddplatser är något de måste kunna erbjuda sina boende för att vara attraktiva.

– Många föreningar funderar kanske på att satsa men gör inte något aktivt förrän någon faktiskt efterfrågar det. Du måste ha ett godkännande från föreningen innan du installerar laddplats. Är föreningen negativ

kanske ni kan komma överens om att du själv står för hela kostnaden, säger Sofia.

Hon lyfter fram enkelheten i att ladda sin elbil – särskilt när du har möjlighet att ladda hemma.

– Du pluggar bara in kontakten när du parkerar bilen och har en fulladdad bil morgonen därpå. Med våra nya elbilar med längre räckvidd behöver du inte ens ladda varje dag. Det är också helt säkert att ladda elbil.

Är det möjligt att ladda flera elbilar samtidigt på samma laddbox hemma?

– Ja, det finns vissa laddboxar på marknaden som har två uttag så att du kan ladda två bilar samtidigt. Med längre räckvidd behöver du dock inte ladda varje dag utan du kan turas om mellan de olika bilarna. ☺

Regler för avdrag när en laddbox installeras

För installation av laddbox i hemmet ges skattereduktion för kostnaden för arbete och material. Skattereduktionen för grön teknik är högst 50 000 kronor per person och år. Det fungerar som rut/rot och avdraget görs direkt på fakturan från företaget som utför installationen.

SYSTEM EDSTRÖM

Vi vet hur man skapar mobila arbetsplatser



Hur ser framtidens stad ut?

Framtidens städer kommer att befolkas av dem som nu är barn. För att få koll på hur barnen faktiskt vill ha det lät vi tre framtidsspanare berätta hur städerna kan komma att se ut – och hur vi tar oss runt där.

Text Malin Lundberg Aguilera och Petter Jennervall Illustration Karl Johnsson

"Några hus är raka i en lång rad och sitter ihop."



Albert, 4,5 år

Hur tror du att våra städer kommer se ut i framtiden?

– Menar du hur husen kommer se ut när de har byggits? Några bilar kommer nog vara utan tak. De har däck och är trekantiga. Några hus är raka i en lång rad och sitter ihop. Och två hus som är ihopbyggda. En gata kan vara grå och en kan vara brun.

Hur kommer man använda bilar i våra städer?

– Bilarna kommer att köra med ratten och så styra med ratten. De kommer köra saktare. Bilarna kommer köra saktare så att dom inte blir fångade.

Hur tror du att det är att åka i en självkörande bil?

– Att man skulle åka runt runt, helt galet! Eller så åker man åt fel håll, åt det hållet man inte vill.

Tror du att vägarna kommer se annorlunda ut i framtiden?

– Vägarna kommer vara små men om man vattnar dom så kommer gatorna växa och bli bredare.

"Jag tror att vägarna kan slingra sig mer som en orm."



Sienna, 6 år

Hur tror du att våra städer kommer se ut i framtiden?

– Jag tror att det kommer vara lite mer färger än grått, som det är nu.

Hur kommer man använda bilar i våra städer?

– De kommer köra långsammare, och inte så snabbt.

Hur tror du att det är att åka i en självkörande bil?

– Att man kanske kan säga till bilen vart man vill åka. Om man vill till stan eller Skåne, så åker bilen dit. Men man kanske också blir lite rädd av att bilen åker av sig själv, att den kör fel och så.

Tror du att vägarna kommer se annorlunda ut i framtiden?

– Jag tror att de kan slingra sig mer som en orm med fina former, som stjärnor och hjärtan runt som självlyser och visar vägen.

"Man kanske delar bil med sin granne eller kompis."



Felix, 9 år

Hur tror du att våra städer kommer se ut i framtiden?

– Om elbilarna utvecklas kommer miljön att bli mycket bättre. Det kommer inte vara lika mycket avgaser och då blir det grönare parker.

Hur kommer man använda bilar i våra städer?

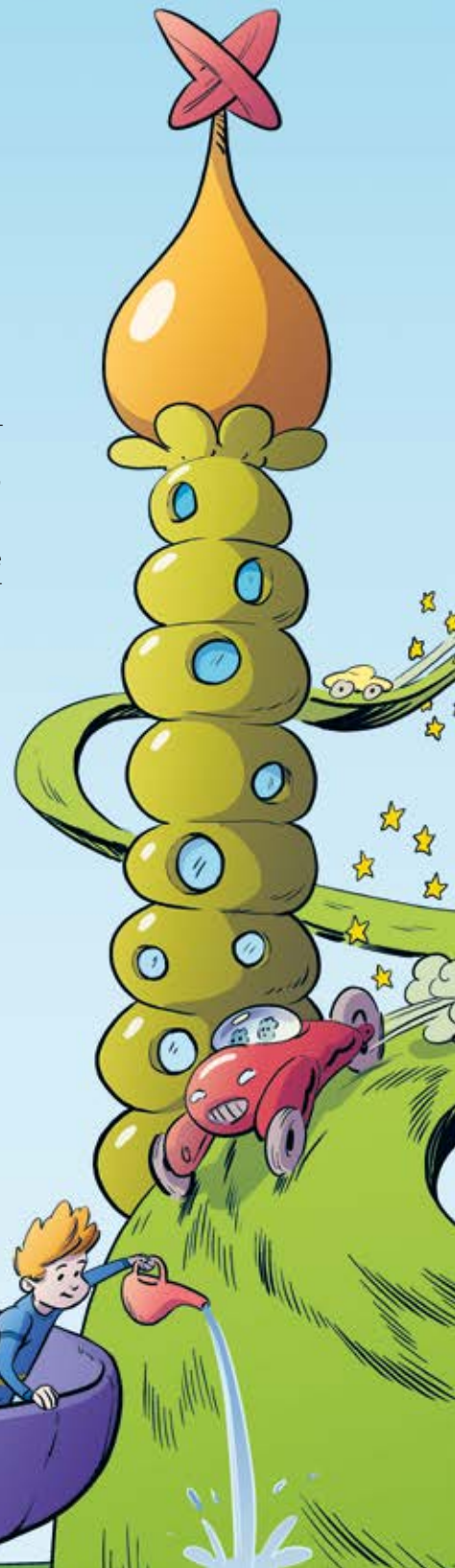
– Man kanske delar bil med sin granne eller kompis. Bilarna kanske känner av varandra, så att de bromsar i tid och vet när de ska köra ut ur en korsning.

Hur tror du att det är att åka i en självkörande bil?

– Kul, spännande! Det finns ingen ratt och när bilen stannar så fälls stolarna upp i taket. Man kan använda bilarna till att frakta andra saker ibland i stället för människor. Man sitter liksom som i ett vardagsrum med tv, och så åker man dit man vill.

Tror du att vägarna kommer se annorlunda ut i framtiden?

– Finare vägar om det är elbilar så förstör de inte miljön. Jag tror att de kan vara bredare och man kan köra bättre så det går fortare. Vägarna kanske är gjorda av återvunna material, till exempel av grön plast så att vägen är grön som en groda.





"Renare bränslen och mindre buller."



Jerker Söderlind, 66 år,
arkitekt på Stadsliv AB
och teknisk doktor

Hur tror du att våra städer kommer se ut i framtiden?

– Trevligare, färgglada, varierat. Många politiker lyssnar på föreningen arkitekturupprorat som vill bygga vackert i stället för grå lådor. Nya vackra fasader med 3D-printning som man "klistrar över" gamla fula grå hus.

Hur kommer man använda bilar i våra städer?

– Som i dag, både för spontana resor och till jobbet. Ju mindre ort, desto fler åker bil och färre kollektivt. Renare bränslen och mindre buller gör att fördomar mot bilåkande som något "skamligt och omoraliskt" helt försvinner. Utan bilen stannar staden!

Hur tror du att det är att åka i en självkörande bil?

– Äldre får svårt att hålla händerna från ratten. För yngre blir det som lyxig taxi. Mysigt i baksätet! Fler åker bil när man inte behöver köra själv och kan hyra. Men färre kanske åker buss.

Tror du att vägarna kommer se annorlunda ut i framtiden?

– Tätare och trevligare med fler hus och parker när bullret är borta. Fler kan cykla när självkörning ger färre olyckor. Lite slingrigare och roligare gator, som radiobilarna på Gröna Lund, man krockar bara försiktigt för skojs skull.

Nyckeln till frihet

Hela anledningen till bilnyckeln är faktiskt för att försvåra för tjuven. En katt- och råttalek som sträcker sig över drygt 110 år.

Text Jens Trulsson

När de första bilarna kom under tidigt 1900-tal var det en process att både starta dem och komma iväg. Och det skulle dröja fram till 1910 innan någon kom på idén att använda en nyckel. Då för att göra det svårare för tjuven. Men även om det fanns en nyckel användes den endast för att låsa elkreten till tändningen. Du var fortfarande tvungen att veva igång motorn.

På 1920-talet började man att låsa bilens dörrar men då användes en separat nyckel. Samtidigt blev startvredet standard på allt fler bilar och till startmotorn användes en knapp. Det var först 1949 som en nyckel för första gången också startade bilen.

1965 användes för första gången en dubbelsidig nyckel som kunde stickas in i låset oavsett håll på nyckeln. Allt för att göra det svårare för tjuven.

Det var först på 1980-talet som små chip i nycklarna introducerades. De skulle "prata" med låset. 1983 kom den första fjärrkontrollen för att låsa och låsa upp en bil men det skulle dröja till 1999 innan det första nyckellösa systemet introducerades.

Än i dag används fjärrdosor men 2018 började mobiltelefonen kunna användas som nyckel. En lösning som är på fortsatt stark frammarsch.



▲
En väldigt tidig bilnyckel.



SÅ GÖR DU OM DU TAPPAR BORT BILNYCKELN

Ja, vad gör du om nyckeln till din Volkswagen är borta och du inte har reservnyckeln med dig? Kostas Georgiadis, servicechef på Volkswagen Stockholm, har svaren:

01 Om du har tappat bort en bilnyckel till din Volkswagen rekommenderar vi att du omgående tar kontakt med din Volkswagenverkstad och ber att få nyckelsystemet omkodat – så att nyckeln som är försvunnen blir obrukbar. (Naturligtvis under förutsättning att du har kvar reservnyckeln och kan köra bilen till verkstan.) Därefter kommer du överens med verkstaden om att beställa en ny nyckel.

02 Om du tappat bort båda nycklarna ringer du ditt försäkringsbolag och gör

en förlustanmälan. Ditt försäkringsbolag kommer vägleda dig om vilket bärgningsbolag du ska använda och till vilken auktoriserad Volkswagenverkstad bilen ska transporteras.

03 När bilen transporteras in till verkstaden åker du dit med registreringsbevis och legitimation som styrker att det är du som äger bilen. Därefter beställs ny nyckel.

04 När den nya nyckeln kommer fram till verkstaden kodas den och därefter kan du hämta bilen.

Europcar

moving *your* way



PROVA VARDAG MED ELBIL UTAN ATT BINDA UPP DIG

Vi på Europcar tror att framtidens mobilitet bygger på ökad elektrifiering, ökad delning och ökad flexibilitet. Vi vill helt enkelt erbjuda dig rätt bil vid rätt tillfälle – oavsett om ditt behov sträcker sig över dagen eller en månad i taget.

Upptäck elbil! – över dagen eller en månad i taget.

Läs mer på europcar.se/bokaelbil

Stockholm Quality Outlet



Säg hej till adidas, Lindt och vår nya Food hall!

Kom och hälsa på adidas och Lindt i vår outlet village. Titta också in i vår Food hall med sex olika kök som serverar alltifrån ramen och napolitanska pizzor till shawarma och bubble tea. Vi lovar att du inte kommer hem vare sig tomhänt eller med tom mage.

Öppet alla dagar 10–19.
Food hall alla dagar 10–20.

adidas, Babas, Boba Manga, Dirty Dough, Farsans Streetfood, Hawaii Poké, Pelle Husman, Ramen Manga, Råvara, Barbour, Björn Borg, Bruun & Stengade, By Malene Birger, Calvin Klein, Didriksons, Ecco, Filippa K, Gant, Golf Outlets, Guess, Haglöfs, Hugo Boss, J.Lindeberg, Kavat, Lacoste, Le Creuset, Levis, Lexington, Lindt, Lyle & Scott, Nike, Oscar Jacobson, Puma, Peak Performance, Samsøe Samsøe, Timberland och fler.

qualityoutlet.com



Jag & min härligt pimpade transportbil

Tre hantverkare som älskar sina personligt inredda fordon. Men kan du gissa vad Cristoffer, Fredrik och Niklas jobbar med?

Halkbanan Stora Holm sladdar runt med ID.3

200 ovana körelever per vecka. Då krävs det tåliga och enkla fordon – och på Hisingen föll valet på Volkswagens elbil.

Packa takboxen smart för en säker vinterresa

Rätt packad är en takbox en välsignelse. Fellastad blir den farlig. Men det är enkelt att följa expertens tips!

Kapitel 3 Interaktion →



Per-Inge Mattson och glädjespridarna

Han köpte sin första "Bubbla" av en slump. Men därefter har alla köp gjorts med både hjärna och hjärta. Och överallt väcker Per-Ingens Volkswagen uppmärksamhet. "Det har varit och är folkets bil."

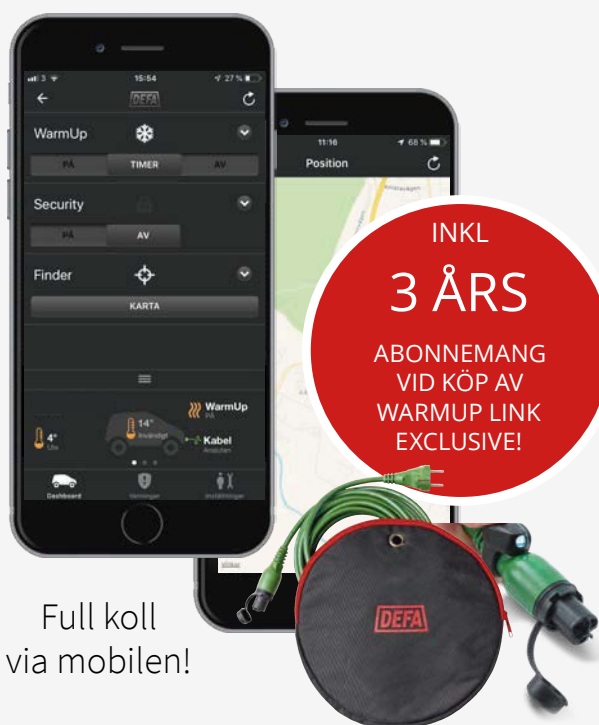


Varm bil, laddat batteri och full koll på ditt fordon via mobilen

Bilvärmesystemet DEFA WarmUp förvärmer motorn och kupén och ser till att batteriet alltid är fulladdat. Det bidrar till att sänka både de skadliga utsläppen och bränsleförbrukningen.

Med funktionen Security Link, får du larm om pågående inbrott via DEFAs app, direkt i din smartphone. Dessutom kan du lokalisera fordonet och dela koordinaterna med polis och försäkringsbolag!

- ✓ Varm bil och frostfria rutor varje morgon
- ✓ Alltid fulladdat batteri och säker start
- ✓ Full kontroll via app
- ✓ Spårning och lokalisering
- ✓ Upp till 24 % lägre bränsleförbrukning*
- ✓ Upp till 71 % lägre hälsoskadliga utsläpp*



Full koll via mobilen!

INKL
3 ÅRS
ABONNEMANG
VID KÖP AV
WARMUP LINK
EXCLUSIVE!

*Med DEFA WarmUp, enligt studie utförd av VTT.
Läs mer på defa.com



Kontakta din närmaste Volkswagen-handlare
eller läs mer på defa.com

Gissa mitt yrke!

Det är inte ovanligt att hantverkare "blir ett" med sin transportbil. Här är Cristoffer, Fredrik och Niklas som fixat till sina bilar rejält. Men, kan du lista ut deras yrken baserat på bilder och intervjuvaren? Facit hittar du i slutet av artikeln.

Text Henrik Lenngren
Foto Daniel Stigefelt



"Gillar att pimpa min bil"

CRISTOFFER RONQVIST, hur trivs du i din transportbil?

– Jag trivs jättebra i min Transporter, och skulle inte vilja byta ut den mot något annat. Jag tillbringar allt från någon timme till fem-sex timmar om dagen i den. Jag behandlar min bil som en förlängning av mig själv i både arbetet och hemma på gården. Jag gillar att pimpa den både på insidan och utsidan.

Vad innehåller den?

– Den innehåller allt vad en transportbil ska innehålla, och lite till: ACC, bra

servo och en stor tydlig instrumentpanel. Inredningen är specialanpassad för mina ändamål med många hyllor, lådor och helt underbara sortimentboxar.

Vilka verktyg kan du inte klara dig utan?

– Polygripen och skiftnyckeln. Men jag har också mycket nytta av skruvdragaren och tigersågen.

Kan du ge exempel på en särskild utmaning du ställs inför i din yrkesvardag?

– Jag är ofta på språng och inte hos

samma kund i mer än ett par timmar. Det gäller att vara där i tid. Mycket handlar om planering och punktlighet.

Som barn, vad drömde du om att arbeta med senare i livet?

– Det kommer jag faktiskt inte ihåg. Förmodligen ville jag utbilda mig och bli snickare.

Lever du ut den drömmen i dag?

– Någon snickare blev jag inte, men jag kan utan att tveka säga att jag har det bättre nu än vad jag hade kunna drömma om när jag var yngre. ☺



"En firmabil som inte ser ut som alla andras"

FREDRIK NEUMAN, hur trivs du i din transportbil?

– Jättebra. Jag tycker att det är den bästa "jobbarbilen". Den har bra komfort, bra motor och det finns massor med tillbehör att välja emellan. Det gillar jag med tanke på att det är en hobby att ha en firmabil som inte ser ut som alla andras.

Vad innehåller den?

– Allt som behövs för att jag ska kunna åka bekvämt både på korta och långa sträckor. Den har bland annat

AC, navigator och automatlåda. Inredningen är anpassad för att jag ska få plats med maskiner, verktyg, sortimentlådor och material. Jag gillar ordning och reda.

Vilka verktyg kan du inte klara dig utan?

– Jag klarar mig inte utan skruvdragaren, skruvmejslar och kabelsaxen.

Kan du ge exempel på en särskild utmaning du ställs inför i din yrkesvardag?

– Mitt jobb går ut att på att lösa

någons mörker. För att arbetsveckan ska bli så effektiv som möjligt är planering A och O. Att vara hos kund enligt avtalad tid är viktigt.

Som barn, vad drömde du om att arbeta med senare i livet?

– Jag minns att jag antingen ville bli lastbilschaufför eller brandman när jag blev vuxen.

Lever du ut den drömmen i dag?

– På sätt och vis. Jag kör ju åtminstone en transportbil som är ställd lite åt lastbilshållet. ☺



"Man får inte glömma kaffetermosen"

NIKLAS BYGDEMARK, hur trivs du i din transportbil?

– Väldigt bra. Det är bra komfort och jag uppskattar ACC, farthållaren och fyrhjulsdriften.

Vad innehåller den?

– Bilen innehåller Loyds dubbelgolv, ett par verktyg och batterimaskiner.

Vilka verktyg kan du inte klara dig utan?

– Tumstocken är väldigt viktig i mitt yrke, så också falstängen. Men man får inte heller glömma kaffetermosen!

Kan du ge exempel på en särskild utmaning du ställs inför i din yrkesvardag?

– På morgonen vet jag aldrig vad för slags problem jag ställs inför under dagen. Sedan gäller det att lösa problemen på snabbast, billigast och bästa sätt.

Som barn, vad drömde du om att arbeta med senare i livet?

– Att köra tungbärgare eller långtraktare på långa utrikesresor, och till exempel dra ner till Alperna.

Lever du ut den drömmen i dag?

– Tyvärr. I dag arbetar jag mest på höga höjder och i bullriga miljöer; byggen där det är många yrkesgrupper blandade och man absolut inte får tappa ner något. ☹️



FACIT

- Niklas: Plåtslagare på Norrmalms
- Fredrik: Elektriker på Stockholm El & Ljusdesign
- Römökare på Ronqvist Rör AB
- Cristoffer:



Foto System Edström

▲
Ordning och reda kan ge hantverkare mer pengar på freda.

Tjäna mer och må bättre med specialinredd transportbil

Med specialinredning i din transportbil underlättas din vardag. Säkert, ergonomiskt rätt och ekonomiskt smart.

– En normal hantverkare får cirka 20 minuter mer debiterbar tid per dag, säger Christer Abrahamson på System Edström.

Text Henrik Lenngren

TILL MINDRE TRANSPORTBILAR är det vanligt att man köper något av de färdigdesignade paketen som erbjuds, som är designade för just den aktuella bilmodellen, ofta via VW-handlaren "hamnsystem". Sedan lägger de flesta en egen touch med hjälp av alla de tillbehör som finns.

De större bilarna är däremot ofta helt specialdesignade från grunden.

– Här handlar det ofta om speciella önskemål som måttanpassningar för större specialmaskiner, kompressorer och elverk, säger Christer Abrahamson på System Edström, som sedan 1958 har tillverkat och sålt inredningar till servicebilar.

Han konstaterar att intresset för individuella anpassningar är fortsatt högt på transportbilsmarknaden.

– Hela vårt system påminner lite om Lego, och går att kombinera i det närmaste oändligt antal olika kombinationer. Förutom grundstenar som hyllor och lådor finns det ett stort antal tillbehör och varianter. Vad som inte går att ändra är själva bilens innerdimensioner. Det gäller att tänka till innan du köper så att du får en bil som rymmer allt du vill.

EN FUNKTIONELL INREDNING är, enligt Christer Abrahamson, en inredning som hjälper och underlättar förarens vardag. Man måste själv tänka igenom hur man använder bilen. Ibland fungerar ett standardpaket utmärkt, ibland behöver en duktig påbyggare rita upp den efter de behov som föraren har.

– Förvaring är nog det första man

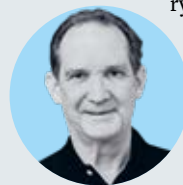
tänker på, men även ergonomi kan spara massor på kroppen och öka effektiviteten. Det ska finnas möjlighet att nå sina viktigaste prylar på ett lätt sätt, kanske en lastslåde att dra ut för att kunna göra tyngre lyft med rak rygg. Små spännanordningar håller

lösa grejer på plats så att man inte hittar dem längst in i bilen.

Det finns statistik som indikerar att bilägarens arbete faktiskt effektiviseras med funktionell inredning i bilen.

– Någon har räknat på att en normal hantverkare får cirka 20 minuter mer debiterbar

tid per dag genom en inredning i bilen. Det är nog ganska nära verkligheten om tänker på att den extra vändan till bygghandeln man slipper, och letandet, för att man vet vad man har i bilen. I sammanhanget får man inte heller glömma att hantverkaren i sig själv håller längre med alla ergonomiska fördelar från en genomtänkt bilinredning, avslutar Christer Abrahamson. ☺



Christer Abrahamson

Skräddarsydda Bilklädslar - En lönsam investering

Design *Stark NG*

**Öka andrahandsvärdet
vid återlämning och byte
av era yrkesbilar!**



Bilklädsel *Stark NG* har en design med dekorsömmar i silver och är utformad med konstläder som skyddar utsatta sidor. Den finns i kombinationerna tyg och konstläder eller helt i konstläder och finns lagerförd till de flesta modeller av yrkesfordon. Bilklädseln enligt fotot monteras på cirka 25-35 min. Ta med monterad bilklädsel vid nästa upphandling av bilar.

Kostnaden för slitna eller trasiga stolar kan bli upp mot 20.000 kr per bil. Rekommenderat pris för ett set bilklädslar till en förarstol och 2-sits soffa är från 2090 kr exkl. moms, oavsett bilmodell.

Vid en mellanskillnad och besparing på 10.000 kr per bil blir det sammanlagt 50.000 kr för fem bilar.
- Hur många bilar har ni?

Hitta din återförsäljare och
hela sortimentet på www.pebe.se

pebe®



ID.3 PÅ HALKKÖRNINGSBANAN

Laddat för

NI MINNS HUR pirrigt det var? Hur du successivt betat av de olika momenten när det gällde själva körningen; dragläge, vänstersväng, fickparkering ... När du lärt dig öppna motorhuvn och kolla oljan. Bockat av teorin. Och det enda som återstod var den där halkkörningen.

Pandemin har inneburit vissa förändringar på Stora Holm. Bland annat är ett par tält uppsatta mellan körbanorna för att kunna sprida ut de körelever som väntar på sin tur.

I ett av tälten sitter Axel Olofsson Dorch som just klivit ur en av de grålackade bilarna och nu ser de andra utföra samma moment. Att köra i 70 km/h och vid en viss markering panikbromsa. Innan dess har de prövat samma sak i lite lägre hastighet på en bana som är glashal.

- Det var bra att få testa, säger Axel. Jag har uppkörning om knappt en månad och har den senaste tiden kört nästan varje dag så jag känner mig redo.

Från kompisar hade han hört att det visserligen var lite



När Västsveriges största halkbana skulle förnya sin fordonspark blev valet ID.3.

– Med 200 elever per vecka krävs det en tålig bil som är superenkel att förstå sig på, säger Joakim Bruhn, utbildningsansvarig på Stora Holm på Hisingen i Göteborg.

TEXT
Marit Larsdotter

FOTO
Robin Lundin

säker sladd

läskigt men också rätt kul med halkkörning och det tycker han stämde.

– Själva bilen kändes modern och smart, axade snabbt och hade känslig gas. Det var också väldigt enkelt att redan från början fatta hur den funkade, säger han.

LINNEA SPÅNGBERG, SÄLJARE på Volkswagen i Hisings Backa, lyssnar uppmärksamt på körelevernas synpunkter. När Stora Holm trafikövningsplats beställde tio splitternya

bilar var det såklart en stor affär. Alla inblandade är måna om att det ska bli bra.

Inte minst utbildningsansvarige Joakim Bruhn. Med drygt 30 års erfarenhet som körlärare, varav flertalet med egen trafikskola, har Joakim arbetat med bilar av ett stort antal olika fabrikat. Sådana som inneburit ständiga justeringar och reparationer – och de som funkat betydligt bättre. Han har också sett pedagogiken bakom halkkörning förändras. →



◀ När du kommer för snabbt in i en kurva, tappar kontrollen, bromsar för fullt – då hamnar du med den minst krockskyddade sidan mot mötande trafik. Att ID.3 är bakhjulsdriven påverkar inte hur den beter sig i halt väglag. Singelolycka i kurva är en av Sveriges vanligaste trafikolyckor med dödlig utgång.

"Vi ska ge eleverna möjlighet att under säkra förhållanden få uppleva vad det innebär att tappa kontrollen över sitt fordon."



Joakims tre tips för säkrare körning i halka

01 HA BRA DÄCK. Välj däck utifrån var du bor och din typ av körning. 7 av 10 som bor i städer kör odubbat.

02 HÅLL HASTIGHETEN.

03 TÄNK PÅ KÖRSTÄLLNINGEN. Ha ratten så nära att du sitter med böjda armar och kan svänga med bara små rörelser. Det maximerar din möjlighet till kontroll över bilen.

HALKBANAN STORA HOLM

▶ På Stora Holm i närheten av Säve på Hisingen har det bedrivits riskutbildning sedan 1974.

▶ I dag ägs anläggningen av NTF Väst och hit kommer runt 10 000 körkortselever per år för att klara av sin så kallade halkkörning (Riskutbildning 2).

▶ Till sin verksamhet har Stora Holm nyligen införskaffat tio stycken ID.3.

▶ NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) är en fri, självständig och ideburna organisation som arbetar för en säker trafik.

När han började som bilskollärare 1988 handlade det om färdighetsträning.

– Då var idén att eleverna skulle lära sig köra när det är halt. Om du fick en sladd skulle du försöka häva sladden, lätta på gasen och styra undan, säger Joakim.

Sedan dess har bilarnas teknik förändrats radikalt och det är numera självklart med antisladd- och antispinnsystem.

– I dag skulle jag kalla det vi gör och ger här för en attitydpåverkande upplevelsebaserad utbildning. Vi ska ge eleverna möjlighet att under säkra förhållanden få uppleva vad det innebär att tappa kontrollen över ett fordon för att man håller för hög fart, säger Joakim.

FÖR DEN SOM haft körkort länge och kanske känner sig osäker på tekniken i dagens bilar finns det på Stora Holm och de övriga halkkörningsbanorna i Sverige möjlighet att boka in sig för att uppdatera sina kunskaper i halkkörning.

– Det är rätt bra att göra med jämna mellanrum så att man får friska upp känslan av att tappa kontrollen, säger Joakim.

Om man tillhör just den kategorin och befinner sig på en halkkörningsbana med bilar tillgängliga och en mycket erfaren körlärare vid sin sida är det ett tillfälle att ta tillvara.

Joakim är till en början inte helt nöjd med min fart. Inte heller med min kraft på bromsen.

– 65 km/h ska du ligga i och sen bara full broms och styr.

Vi tar ytterligare ett par varv på den del av banan som innehåller en kurva där det är riktigt halt. Jag tar i, far iväg och snurrar halvt runt på vägbanan. Gapskrattar lättad när bilen står still och kommer för alltid minnas det uppdaterade rådet; full broms och styr! 🌀

VÄLJ FRITIDSHUS OCH BO DÄR JÄMT



Tradition 78

VästkustStuga med fem rum och kök



Ett fritidshus är en plats utan måsten. Det är långa kvällar, lugn och ro framför braskaminen och härliga kvalitetsstunder med familj, vänner och barnbarn. Idag är det allt fler som gör fritidshuset till sitt permanentboende vilket ställer höga krav på komfort och kvalitet.

På hemsidan www.vastkuststugan.se hittar du närmsta försäljningskontor. Du är även välkommen att ringa oss, tel. 0325-18600.

**Väst kustStugan**

- Våra hus är som våra kunder, alla olika!

Från att inte haft något bilintresse över huvud taget, tog Per-Inge Mattsons liv en oväntad vändning när han i 30-årsåldern köpte sin första "Bubbla".

Det blev början på ett brinnande intresse som förde med sig nya erfarenheter, upplevelser och en härlig gemenskap.

Text Otilia Friberg
Foto Anders Andersson

Folkafantasten: Bilarna sprider så glädje



ATT PER-INGE MATTSONS första Volkswagen inköptes i mitten av 1990-talet var inte mycket mer än en slump. När barnen blev äldre uppstod behovet av en extrabil och Per-Inge, som på den tiden inte hade något större intresse för bilar, tänkte att en mindre bil borde innebära mindre problem. Dessutom var Volkswagen Typ 1 prisvärd, så valet föll på en så kallad "Bubbla" från 1962 som han hade sett varit till salu ett tag.

Så småningom började han bli varse om uppmärksamheten hans bil gav:

- När man stannade och tankade kom många fram och sa "En så fin bil får du inte köra på vintern".

Per-Inge började uppskatta sin "Bubbla" allt mer - och intresset för Volkswagen var väckt. Successivt köpte han fler och lärde sig att renovera dem med hjälp av tidningsartiklar och telefonsamtal med likasinnade. Just detta, gemenskapen han funnit genom sitt intresse, är något Per-Inge uppskattar mycket.

Men det var inte allt det nyfunna intresset skulle föra med sig. Det har även tagit honom på flertalet resor, såväl för träffar med andra Volkswagen-intresserade som för att köpa bilar.

En av de där bilresorna är Per-Ingens bästa



Per-Inge Mattsons slumpköp av en "Bubbla" öppnade fönstret till en helt ny värld.

Volkswagen-minne. Hans första renovering av en "Bubbla" var en 56:a och när den fyllde 50 år tyckte han att den var värd en tur till Tyskland igen. Tillammans med två vänner bilade han dit och besökte bland annat fabriken där bilen tillverkats.

- Det var en fantastisk resa. Drömmresan.

Det bästa med Volkswagen är, enligt Per-Inge, igenkänningsfaktorn och att bilarna sprider glädje bland såväl äldre som yngre.

- Det har varit och är "folkets bil". ☺



Per-Inge med hela sin familj Volkswagen. Imponerande bredd.

Här är alla modeller

Personbilar – för att se aktuellt modellprogram, erbjudanden och de senaste nyheterna, gå in på volkswagen.se



ID.3
elbil



ID.4
elbil



ID.5
elbil



Passat Sportscombi
laddhybrid



Passat Alltrack



T-Cross



Tiguan
laddhybrid



Tiguan Allspace



Touran

Transportbilar – för att se aktuellt modellprogram, erbjudanden och de senaste nyheterna, gå in på volkswagen-transportbilar.se



Transporter



Caddy Cargo



Caddy Cargo Maxi



Multivan 6.1



Caravelle



Nya Multivan
laddhybrid



Taigo



Golf

mildhybrid och laddhybrid



Golf Sportscombi

mildhybrid



Golf Alltrack



T-Roc



T-Roc Cabriolet



Sharan



Arteon

laddhybrid



Arteon Shooting Brake

laddhybrid



Touareg

laddhybrid



Caddy California



California



Grand California



Crafter



Crafter Volymax



e-Crafter

elbil

Så lastar du takboxen säkert

Få saker är så svenska som en takbox. Men inte alla vet hur man packar dem på bästa sätt. Inför vinterledigheten har vi tagit fram en enkel guide.

Text Jens Trulsson Foto Daniel Ahlgren

MÅNGA SVENSKAR FÖRKNIPPAR takbox med skidsemester men tittar man på den stora takboxförsäljningen runtom i världen används de primärt som extra lastutrymme och inte för att transportera skidor.

Vi tog hjälp av Björn Strid, produktchef på Thule, för att guida till hur man bäst lastar en takbox.

Finns det några risker med att lägga en massa last på taket?

– Visst, det är ju mycket vikt som man lägger på taket. Vi har säkerhetsstandarder som vi måste följa men våra produkter ligger långt över kraven.

De flesta tillverkare har en maxlast på taket på 100 kg. Hur mycket är då lämpligt att stoppa i en takbox?

– Maxlasten för Thules boxar ligger på 75 kilo. Dels för att själva takboxen väger cirka 20 kilo och dels för att själva taksäckerna väger några kilo.

Vad ska man tänka på när man lastar en takbox?

– Försök att hålla de tunga sakerna i själva bilen och lägg de lätta sakerna på taket. Men man ska också tänka på vilken typ av last det är. Tar vi skidor till exempel är de spetsiga och har vassa kanter. Läger man dem mitt i boxen utan att spänna fast dem blir de till en missil vid en krock. De riskerar då att slå sönder plasten till boxen och orsaka skada.

I Thules produkter ingår spännband och lastöglor för att kunna säkra lasten inuti takboxen. Skidor ska till exempel läggas bredvid varandra och spännas

fast individuellt. Dra gärna spännremmen framför bindningen för att verkligen säkra att de inte rör sig framåt vid en eventuell krock.

– Försök att undvika att lägga lösa attiraljer i takboxen. Packa i väskor, typ mjuka nylonväskor och se till att även spänna fast dem.

En bra takbox ska innehålla lastsäkringsöglor för att kunna spänna fast lasten.

– Placering av lasten i takboxen beror naturligtvis på lastens form men försök att tänka så här:

Vid en maxlast på 75 kilo, lägg hälften av vikten mitt i boxen med en fjärdedel framför och en fjärdedel bakom.

Undvik tunga enskilda saker.

Placera i så fall hellre skrymmande last med låg vikt i

boxen. Försök att sprida

vikten jämnt. ☺

Bra att veta om cykelhållare

Det finns tre typer av cykelhållare: tak-, dragkroks- och bakluckemonterade. Cykelhängare för dragkrok lämpar sig bäst för större sällskap och för enstaka transporter. Ju tyngre en cykel är, desto lägre vill man behöva lyfta den. En elcykel som väger 30 kg kan vara ganska bökgig att få upp på taket, där lämpar sig en dragkroksmontering bäst.

Har man ingen dragkrok kan en bakluckehängd hållare vara ett alternativ.

Takhållare är för dem som vill ha en hållare på bilen hela tiden.



▲ Rätt använda tak- och transportboxar underlätta mycket – och ge alla i bilen en behagligare resa.

6 prylar som gör livet med bil smidigare



01 TAKBOX

Thule Vector Alpine är en elegant takbox med sömlös integration mellan locket och basen. Integrerad ledbelysning, filtklädsel och enkel att montera tack vare PowerClick-systemet. Sväljer 380 liter.

Från 18 899 kronor

02 LASTHÅLLARE

Volkswagens lasthållare Original är rejält testad och en perfekt bas för takboxar, skid- och snowboardhållare samt cykel- och kajakhållare. Kommer med låsanordning som skyddar mot stöld.

Från 2 916 kronor

03 TRANSPORTBOX

Bakmonterade transportboxen Onto ger 300 liter lättillgängligt, extra lastutrymme. Mycket bra aerodynamik och enkel montering på dragkroken utan att vara i vägen för det vanliga bagageutrymmet.

Från 11 231 kronor

04 BATTERILADDARE

Ctek-laddaren MXS 7.0 (12 volt) är idealisk för större batteriet i husvagnar, husbilar, bilar och båtar. Väldigt många funktioner som passar många olika situationer.

Från 1 723 kronor

05 KUPÉVÄRMARE

Defa Termini II 1400 sägs vara världens minsta kupévärmare och passar för små eller medelstora personbilar. Snabb uppvärmning, jämnt fördelat. Finns med olika kontakter.

Från 795 kronor

06 VARNINGSPUCK

Vill du synas i mörkret så är varningspucken Sprint ett mycket bra komplement till bilens varningstriangel. 16 starka ledlampor, nio olika blinkfunktioner, vattentålig och överkörningsbar.

Från 227 kronor



Handla online

Här hittar du smarta tillbehör

På vwtillebor.se finner du allt du behöver för livet med din bil.

15 fina
pakethus



Lövhem / 139 kvm / 6 rum och kök

Bygg ditt nya hus online!

Testa det smarta och lekfulla sättet att bygga hus digitalt! Välj bland våra femton populära pakethus, gör dina val och tillval och se priset direkt. När du är nöjd kan du dela dina husplaner med vänner och familj. Eller skicka dem vidare till oss inför första mötet om ditt nästa hus.



Prova direkt på
www.gotenehus.se/byggonline

Götenehus

G-SHOCK

ABSOLUTE TOUGHNESS



2100

EVOLUTION OF THE ORIGIN

#NEVERGIVEUP